HITLER AND THE SECRET ALLIANCE

How And Why Tens Of Thousands Of Germans, Including Adolf Hitler And Eva Braun, Were Able, And Allowed, To Escape To Argentina After The War

by MICHAEL IVINHEIM

Edited by Harry Cooper

"Hitler und die geheime Allianz!"

Das unbekannte Bündnis zwischen Deutschland und Argentinien, das Tausenden aus dem zerfallenen Dritten Reich die Flucht in die Sicherheit ermöglichte.

Der zweite Teil der Hitler-Flucht-Serie

von MICHAEL IVINHEIM

Herausgegeben von Harry Cooper

Dieses Buch wurde von Michael Ivinheim geschrieben. Der Herausgeber Harry Cooper hat den Text und die Fotos zusammengestellt. Dies ist ein Sharkhunters-Buch.

WIDMUNG & DANK

Dieses Buch ist allen gewidmet, die während des Zweiten Weltkriegs in der Atlantikschlacht und auf allen anderen Meeren und Ozeanen ihr Leben verloren haben. Es scheint unmöglich, dass ein weiterer Krieg in der Größenordnung des Zweiten Weltkriegs jemals wieder stattfinden könnte, und es ist praktisch unmöglich, dass die Taten der einzelnen Kombattanten jemals wieder erlebt werden könnten. Die Kriegsführung ist heute eher ein Computerspiel als der Kampf Mann gegen Mann, Schiff gegen Schiff oder Flugzeug gegen Flugzeug, der im Zweiten Weltkrieg die Norm war.

Kein vernünftiger Mensch will oder genießt den Krieg, aber wir müssen uns an diejenigen erinnern, die ihren Teil für ihr Land taten und ehrenhaft für ihr Heimatland kämpften. Zeitweise herrschte ein Geist der Kameradschaft, der Freundschaft und des Spaßes, während es zu anderen Zeiten Verzweiflung und Terror gab. Nur durch die Menschen, die dabei waren und ihre Geschichten erzählen, können die wahre Geschichte und der tatsächliche "Geschmack" dieser Ära für alle Zeiten bewahrt werden.

Wir danken unseren Sharkhunters-Mitgliedern, die sich die Zeit und Mühe gemacht haben, uns ihre Erinnerungen auf Tonband, Video, mit der Schreibmaschine oder handschriftlich zu übermitteln, von ganzem Herzen. Ihre Erinnerungen an den Seekrieg werden für alle Zeiten in der Geschichte erhalten bleiben, und zwar nicht als Schlussfolgerungen und Vermutungen von Hobbyisten oder Liebhabern, die die Schlacht nie erlebt haben, sondern als die Erinnerungen derer, die sie erlebt haben: die Krieger des Zweiten Weltkriegs.

Über Sharkhunters

Sharkhunters ist das weltweit größte Forschungszentrum und die größte Publikation über die Geschichte der deutschen U-Bootwaffe im 2. Weltkrieg. In dieser Geschichte der U-Bootwaffe lüften wir auch die Geheimnisse ihrer vielen Reisen nach Südamerika - vor allem zu einer abgelegenen Bucht in Argentinien, wo sie Spione ein- und ausflogen und Geld und Ausrüstung zur Unterstützung ihrer Spionagearbeit in der südlichen Hemisphäre einführten. Sharkhunters hat Hunderte von ehemals geheimen Akten geöffnet und all diese Informationen zugänglich

gemacht. Das wird in unserem Buch "Hitler in Argentinien" enthüllt. Hier schreibt Michael Ivinheim ein weiteres Kapitel in dieser unglaublichen Geschichte.

Über den Autor Michael Ivinheim

"Bis zu seiner Pensionierung arbeitete Michael Ivinheim als professioneller Übersetzer mit Schwerpunkt auf deutscher Militär- und Politikgeschichte. Sein Zugang zu diesem breiten Spektrum an Literatur brachte ihn dazu, eine Verschwörung des Schweigens über Argentinien in beiden Weltkriegen zu vermuten. In diesem Buch, dem Ergebnis langer Recherchen und vieler sorgfältiger Überlegungen, legt er die Gründe für seine Überzeugung dar, dass es seit 1908 ein Geheimbündnis zwischen Argentinien und Deutschland gab, von dem das Dritte Reich während des Zweiten Weltkriegs und später im argentinischen Exil ab der Kapitulation 1945 profitierte."

***



Michael Ivinheim ist nur einer unserer weltweiten S.E.I.G.-Agenten, die mit ihren Recherchen und Informationen zu dieser einzigartigen Geschichte beitragen.

S.E.I.G. ist ein Akronym für Sharkhunters Eaglehunters Intelligence Group.

ANMERKUNG DES HERAUSGEBERS - Der europäische Konflikt des Zweiten Weltkriegs endete Anfang Mai 1945. Die Deutschen im Vaterland mussten unglaubliche Entbehrungen und vorsätzliche Grausamkeiten durch die siegreichen Alliierten erdulden, nicht zuletzt Vergewaltigung, Mord und Plünderung. Traurigerweise ist dies das Schicksal aller Besiegten.
Nicht alle Deutschen mussten ihr Schicksal durch die Hände der siegreichen Alliierten erleiden. Der lautstarke und patriotische Ruf "Wir werden bis zum letzten Mann kämpfen!" bedeutete in Wirklichkeit, dass sie bis zum letzten Feldwebel kämpfen würden, während hochrangige Männer nach Süden flohen - weit nach Süden!

Wie war es möglich, dass jemand dem Schraubstock der Alliierten entkam? Die Operation Mercator wurde Ende April 1945 in die Wege geleitet, als der letzte Vorhang über dem Reich fallen sollte. Großadmiral Karl Dönitz schickte fast zwei Dutzend Langstrecken-U-Boote vom Typ IX-C vor die amerikanische Ostküste und fast 100 Boote des mittleren Typs VII-C um England herum.

Die Reaktion der Alliierten bestand darin, alle U-Boot-Abwehrmittel, Schiffe und Flugzeuge, an die amerikanische Küste und um England herum zu verlegen, so dass entlang des 30°-Meridians ein Streifen von einigen hundert Meilen Breite übrig blieb - bis nach Südamerika. Diese imaginäre Linie verläuft fast durch die Insel Trindade (nicht Trinidad), die brasilianische Insel mitten im Nirgendwo, die vom Deutschen Reich von 1938 bis 1941 als Funk- und Versorgungsvorposten genutzt wurde. Wie eine Sharkhunters-Expedition zu dieser Insel im Jahr 2010 herausfand, kehrte das Reich 1945 zurück und blieb dort, um Schiffe, U-Boote, Segelkutter usw. auf dem Weg nach Argentinien bis Mitte 1947 mit Lebensmitteln und Frischwasser zu versorgen - zwei Jahre NACH Kriegsende.

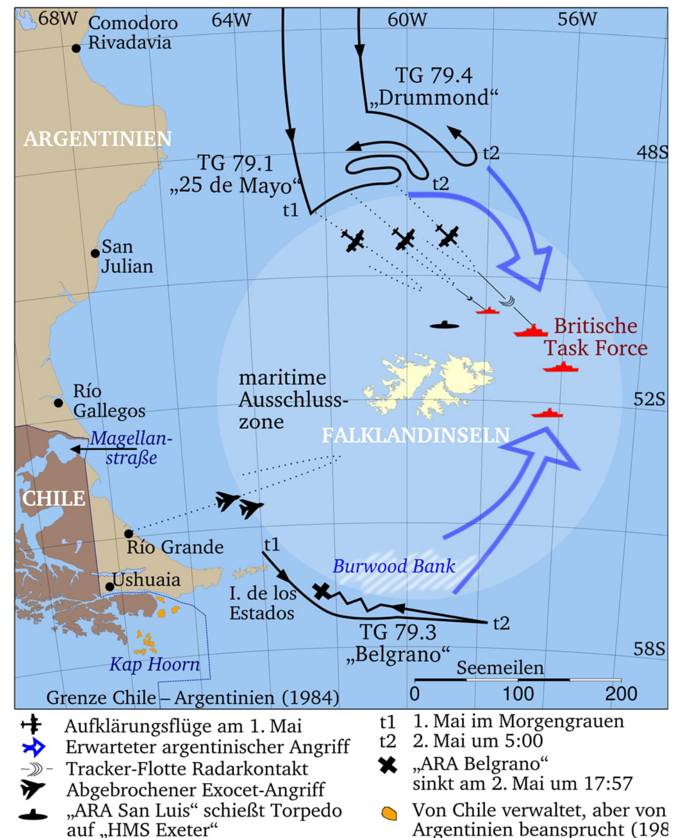


Es gibt viele Geschichten über diese Heldentaten, und in diesem Buch erzählt Michael Ivinheim, was er bei seinen Nachforschungen über einige dieser "schwarzen Boote" herausgefunden hat, die eine wichtige Rolle in der Geschichte

spielen - nicht die des Endes des Dritten Reichs, sondern die der Verlagerung desselben.

Vorschau von S.E.I.G. Agent LUNAR

"Hitler und die geheime Allianz" ist eine fantastische Reise in die Vergangenheit und zum Teil auch in die Gegenwart der südlichen Hälfte der westlichen Hemisphäre. Fast jeder hat sich schon einmal mit Deutschland im Ersten und Zweiten Weltkrieg beschäftigt und wahrscheinlich in geringerem Maße auch mit Südamerika. Aber nur wenige haben sich tief in die Geschichte des südlichen Südamerikas eingearbeitet.



Ein paar mehr werden sich an den kurzen Krieg zwischen England und Argentinien erinnern, in dem Argentinien die Falklandinseln (Islas Malvinas) besetzte und die Briten sie schließlich zurückeroberten. Der Autor gibt einen kurzen Überblick über die Geschichte der Falklandinseln und ihre Bedeutung für beide Länder. Er gibt einige historische Hintergrundinformationen über Argentinien, Uruguay, Paraguay, Chile und die Ozeane, die an diese Länder grenzen.

Der Leser wird dieses Buch mehr zu schätzen wissen, wenn er etwas Wissen über die aktuell veröffentlichte Geschichte dieses Gebiets und dieser Ära hat, denn er wird beim Lesen dieses Buches einige erstaunliche Einblicke in die Geschichte erhalten.

Die Geheimnisse von Regierungen (vor allem in Kriegszeiten) werden oft durch Täuschungsmanöver vor der Welt verborgen, die manchmal als "Rauch und Spiegel" bezeichnet werden. Durch den "Rauch" sind die Fakten (Wahrheiten) nicht klar erkennbar und durch die falschen Reflexionen der "Spiegel" sind sie nie da, wo sie zu sein scheinen.

Winston Churchill wird mit den Worten zitiert: *"In Kriegszeiten ist die Wahrheit so kostbar, dass sie immer von einem Leibwächter aus Lügen begleitet werden sollte."* Ein Regierungsgeheimnis zu entschlüsseln ist also so, als würde man eine Zwiebel Schicht für Schicht abziehen. Zuerst schälst du die Schichten der Lügen ab, eine nach der anderen, bis du die Wahrheit freilegst. Dann fängst du an, die Schichten der Wahrheit von dem Geheimnis abzuschälen, bis es kein Geheimnis mehr ist!

Michael Ivinheim demonstriert diesen Ansatz in diesem Buch auf sehr effektive Weise. Er wendet eine logische Perspektive auf bekannte und nachgewiesene Vorfälle, geografische Orte, Ich-Erzählungen von Beteiligten, freigegebene Regierungsdokumente, Medienartikel und das, was ich Legenden nenne, die von Mensch zu Mensch und von Generation zu Generation weitergegeben werden, an.
Ivinheim fügt dann sein Fachwissen und seine Beherrschung mehrerer Sprachen aus jahrelanger Erfahrung zu seiner Fähigkeit hinzu, die Nuancen der Sprache ausfindig zu machen, die ihm dabei helfen, mit großer Genauigkeit "zwischen den Zeilen" schriftlicher Quellen zu lesen. Diese Fähigkeit des Autors, zwischen den Zeilen zu lesen, verbessert die Fähigkeit des Lesers, die zugrundeliegende "Wahrheit" der untersuchten Geheimnisse zu erkennen, und hilft ihm so, die

Lügen, Desinformationen und Fantasien zu identifizieren, die im Allgemeinen zur Verschleierung von "Geheimnissen" verwendet werden.

Leser, die sich für diesen Bereich der Weltgeschichte interessieren und/oder ihn aus aktuellen Quellen kennen, werden erstaunt sein, wie dieses Buch die Geschehnisse ins rechte Licht rückt und die Lücken in dieser Geschichte plötzlich deutlich macht. Zum Beispiel war die Anwesenheit deutscher Staatsangehöriger und Vertreter der deutschen Regierung in Südamerika für die Öffentlichkeit immer mehr oder weniger offensichtlich. Das Ausmaß dieser Präsenz in Form von Landbesitz, Geschäften und Produktionsbetrieben und der Einfluss auf Länder wie Argentinien, wie er in diesem Buch dargestellt wird, wird selbst den sachkundigen Leser in Erstaunen versetzen.

In dieser Diskussion auf konkrete Beispiele der Arbeit des Autors einzugehen, würde meiner Meinung nach nur dazu beitragen, dem Leser die Spannung des Buches zu nehmen. Nimm dieses Buch unvoreingenommen in die Hand, denn einige Inhalte grenzen an das Unglaubliche, während du dich gleichzeitig daran erinnerst, dass es noch vor wenigen Jahren als Science-Fiction galt, wenn ein Mensch den Mond betrat, und dass Flugzeuge, die sich vor dem Radar verbergen konnten, unbekannt waren! Zur Verteidigung der obigen Aussage möchte ich eine Passage aus den letzten Seiten von Ivinheims Buch zitieren;

"Wenn wir alle Möglichkeiten zur Erklärung eines Geheimnisses ausgeschlossen haben, muss das, was übrig bleibt, egal wie unwahrscheinlich es ist, die Wahrheit sein!"



Die geheime Allianz in einer Fotomontage

Kommentare des Herausgebers dieses Buches und Präsidenten von Sharkhunters, Harry Cooper, zu diesem besonderen Teil der Geschichte.

"Wir hatten schon seit Jahrzehnten von diesen Geschichten gehört, aber jedes Mal, wenn ich versuchte, Informationen aus offiziellen Quellen zu bekommen, wurde ich abgeblockt, also legten wir das Projekt auf Eis. Dann, etwa 1995, erhielt ich einen Anruf von einem pensionierten argentinischen Marineoffizier, der mir sagte, ich solle die Suche nicht aufgeben, weil diese Phantom-U-Boote in Wirklichkeit und in den offiziellen Akten der argentinischen Marine existierten. Das hat unsere Suche nach der Geschichte der Beziehungen zwischen Argentinien und dem Dritten Reich neu entfacht, und deshalb möchte ich Lt. Cdr. EDUARDO GERDING, Argentinische Marine (im Ruhestand), meinen aufrichtigen Dank aussprechen."

Ein besonderer Dank

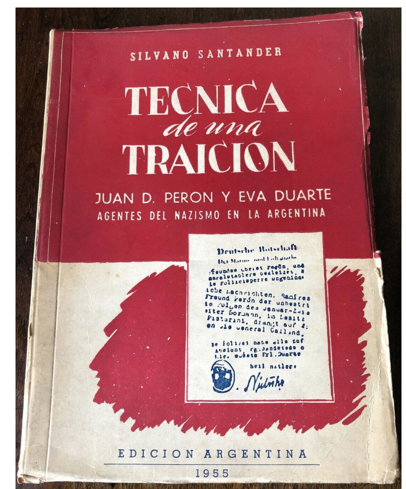
An meine Frau Kay und an meine Kinder Sean und Meaghan. Ihre Unterstützung während der Arbeit an diesem Buch war unbezahlbar. Und an Michael Ivinheim - danke für deine unglaublichen Recherchen zu diesem Teil der Geschichte.

Hier beginnt die Geschichte von Michael Ivinheim...

DIE GEHEIME ALLIANZ

Die deutsche Marinepräsenz in argentinischen Gewässern ab 1908

EINLEITUNG



"Wir werden nie vergessen, noch in der Lage sein, die immense Dankbarkeit zurückzuzahlen, die wir unseren Kameraden der deutschen Armee schulden." Oberst Juan Domingo Perón, 4. April 1952; zitiert in Silvano Santander: Técnica de una traición [Die Technik des Verrats], Buenos Aires 1955.

Argentinien wurde am Ende des Zweiten Weltkriegs zum Ziel für den Reichtum und die fortschrittliche Militärtechnologie des National-sozialismus. Ohne die Mitarbeit von Vizepräsident Perón wäre das nicht möglich gewesen. Damit seine Dankesschuld auch 1952 noch gültig war, musste das, was die deutsche Armee getan hatte, um sie zu verdienen, wirklich kolossal sein. Diese Schuld war die Grundlage für das Geheimbündnis zwischen Deutschland und Argentinien. Die unangekündigte Ankunft deutscher U-Boote an der argentinischen Küste nach dem Zweiten Weltkrieg, um Passagiere und Fracht abzuladen, war eine Vereinbarung im Rahmen des Geheimbundes. Heutzutage passt es den politischen Zielen Argentiniens, nichts von einer solchen Vereinbarung zu wissen, und seit den frühen 1990er Jahren ist es das Ziel der argentinischen Regierung zu beweisen, dass es so etwas nie gegeben hat.

Im Mai 1997 setzte Präsident Carlos Menem per Dekret die so genannte Kommission zur Aufklärung der Nazi-Aktivitäten in Argentinien (CEANA) ein. Ihr ausdrücklicher Zweck war es, die Zusammenarbeit zwischen der argentinischen Regierung und dem Nationalsozialismus in der Zeit von 1933 bis 1955, nachdem Perón gestürzt wurde, *"aufzuklären"*. Menem sagte, er wolle zu einer *"größeren Transparenz"* der jüngsten argentinischen Geschichte beitragen, *"ein neues Ansehen"* aufbauen und *"unsere Beziehungen zu den Vereinigten Staaten intensivieren"*. Angesichts des letztgenannten Ziels war jede Hoffnung auf eine wirklich unparteiische Aufarbeitung der Fakten von vornherein zum Scheitern verurteilt; die Aufarbeitung sollte eine Schönfärberei werden.

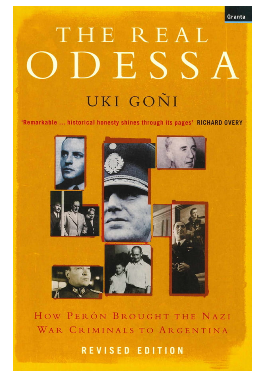


Carlos Menem, Präsident von Argentinien von 1989 bis 1999

Historiker und Autoren, die sich mit den Seekriegen in und um Argentinien befassen, stehen vor dem Problem, dass nur so wenige Akten freigegeben worden sind. Wenn die Behörden wirklich sensibles Material freigegeben haben, dann in der Regel nur für argentinische Staatsangehörige und nur unter bestimmten Bedingungen. Daher muss sich die Welt auf das verlassen, was argentinische Autoren über den Inhalt des Materials behaupten - ein unbefriedigender Zustand für den Historiker. Wenn der


Doveton Sturdee nach dem Seegefecht bei den Falklandinseln

argentinische Autor die Unterlagen zur Veröffentlichung annimmt, muss er sich verpflichten, nur das zu veröffentlichen, was ihm gesagt wird; er darf das Material Dritten nicht zeigen, und obwohl er ehrlich berichten muss, was in dem Material steht, ist mir mindestens ein Fall bekannt, in dem der Autor einen Ortsnamen falsch darstellen musste, um den Anschein zu erwecken, dass der Vorfall in einem Nachbarland stattfand, um Argentinien Konsequenzen und Peinlichkeiten zu ersparen. (Dies ist nicht nur ein ausschließlich argentinischer Fehler; Admiral Sturdee hat in seinem offiziellen Bericht vom März 1915 über die Schlacht um die Falklandinseln gelogen, wahrscheinlich auf Betreiben der britischen Admiralität, um die Anwesenheit eines bestimmten deutschen Handelsschiffs vor der Öffentlichkeit zu verbergen, aus Gründen, die im ersten Teil dieses Bandes deutlich werden).

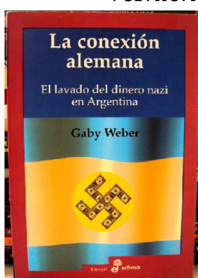


Ein pro-alliierter Autor, Uki Goñi, war der Meinung, dass CEANA ein hervorragender Beweis dafür ist, wie Argentinien seine Kriegs- und Nachkriegsgeschichte immer wieder verwischt:

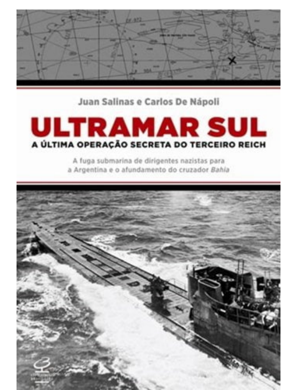
"Ich war im November 1998 drei Tage lang Mitglied der CEANA und bin zurückgetreten, als klar wurde, dass es unüberbrückbare Differenzen bei den Kriterien gab." (1)

Zunächst stellt sich die Frage, welche Archive in Argentinien für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Die Verjährungsfrist für staatliche Dokumente beträgt dreißig Jahre, und 1992 wurden per Präsidialerlass alle Nazi-bezogenen (2) Unterlagen freigegeben. Die Beobachtungen von drei Autoren werfen ein Licht auf das, was zu erwarten ist:

"1992 verkündete die Regierung von Carlos Menem öffentlichkeitswirksam die Freigabe der argentinischen Nazi-Akten für Forscher. Die internationale Presse strömte nach Buenos Aires, um die Wahrheit hinter den alten Gerüchten über Peróns heimliche Tändelei mit Hitler zu erfahren. Doch eine solche Enthüllung blieb aus. Stattdessen fanden Reporter und Forscher einen Stapel mit Eselsohren versehener "Geheimdienstdossiers", die zumeist verblasste Presseausschnitte, aber kaum neue Informationen enthielten... Die Dossiers enttäuschten die Journalisten sehr, während die Wissenschaftler innerlich jubelten - das Fehlen von Beweisen schien den wachsenden Konsens in der Wissenschaft zu bestätigen, dass es Odessa nie gegeben hatte. In Buenos Aires wurde ein Großteil der wichtigen Unterlagen bereits 1955, in den letzten Tagen der Regierung Perón, und erneut 1996 vernichtet." (Uki Goñi).

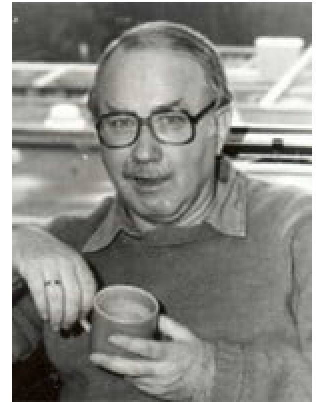


Eine deutsche Autorin fand heraus:
"Im Jahr 2003 kündigte die neue Regierung des Peronisten Néstor Kirchner an, dass sie den Zugang zu Archiven erlauben würde, die Informationen über die Rattenlinie - die Flucht gesuchter Nazis nach Südamerika - enthalten könnten. Bis dahin war es bei der Suche nach internationalen Dokumenten üblich gewesen, zu hören: 'Es kann nicht gefunden werden' oder 'Es wurde vernichtet'". (3)



Salinas und De Napoli entdeckten bei der Suche nach Marinearchiven aus dem Jahr 1945 die folgende Vorgehensweise:
"Holga Meding, Autorin von La ruta de los Nazis, suchte in Box 64 des Marinegeneralarchivs nach dem Bericht des Stützpunktkommandanten Mallea über die Verhöre von Wermuth und Schäffer sowie nach dem Erlass 19.160 zur Übergabe von U-977 an die Vereinigten Staaten. Nachdem wir festgestellt hatten, dass diese Kiste nur Dokumente über die Besatzung der Admiral Graf Spee enthielt, verloren wir jede Hoffnung, das zu finden, was wir suchten... Mitte Juni 2002, als unser Buch praktisch fertig war, wandten wir uns ohne große Aussicht auf Erfolg - über den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses der Abgeordnetenkammer, Miguel Toma - an den Chef des

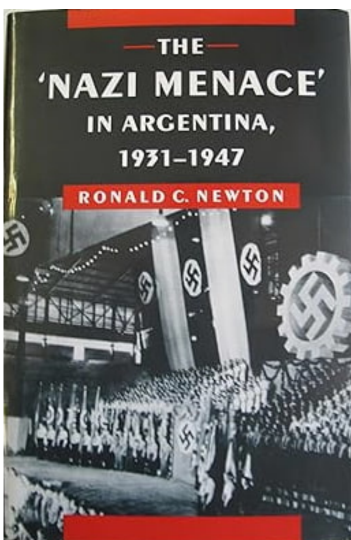
Generalstabs der Marine, Admiral Joaquín Stella. Er schickte uns zu einem noch höheren Offizier, der uns unbürokratisch einen kurzen Blick in die wertvollen Archive gewährte und uns Fotokopien der spanischsprachigen Übersetzungen der Verhöre der beiden U-Boot-Kommandanten gab, die seit 57 Jahren eifersüchtig gehütet werden. Wir vermuten, dass die Marine diese Entscheidung getroffen hat, um sich von dem CEANA-Bericht von Professor Newton zu distanzieren, zu dem sie nicht eingeladen war." (4)


Professor Ronald Newton

Eines der zehn Module der von Präsident Menem 1995 in Auftrag gegebenen CEANA-Untersuchung erschien in gedruckter Form auf Spanisch (in der Übersetzung Clandestine Activities of the German Navy in Argentine Waters) von Professor [Ronald] Newton, einem kanadischen Historiker. Ihm wurde die alleinige Verantwortung für die Erstellung eines Berichts über die maritimen Aspekte übertragen. Da er keine Kenntnisse über U-Boote und ihre Operationen hatte, war er nicht besonders qualifiziert, um einen Bericht zu verfassen, der sich *"speziell auf die Kapitulation der beiden deutschen U-Boote in Mar del Plata im Jahr 1945 bezog."*

Er hatte 1988 ein Papier für die Argentinier veröffentlicht, und so war das Ergebnis seiner Bemühungen im Februar 1998 lediglich ein Aufguss dessen, was er zehn Jahre zuvor getan hatte. (5)

Als die argentinische Regierung einen Wissenschaftler damit beauftragte, das geheime Material in den nationalen Archiven zu sichten, mit dem vorrangigen Ziel, *"reinen Tisch zu machen"*, anstatt das Archiv für die Öffentlichkeit zu öffnen, war das Letzte, was sie wissen wollte, dass eine unbekannte Anzahl deutscher U-Boote tatsächlich an ihren Küsten anlandete und dass selbst die beiden U-Boote, von denen sie wusste, nicht aus dem Grund nach Argentinien gekommen waren, von dem alle dachten, dass sie es taten.



Professor Newton hatte jedoch nicht vor, unpopuläre Enthüllungen zu machen. Weit davon entfernt, *"der billigen Fiktion der Sensationspresse nachzugeben"*, wie er sagte, war er fest davon überzeugt, dass *"wir wahrscheinlich nie eine Erklärung für die unerklärlichen U-Boot-Sichtungen im Jahr 1945 finden werden."*
Die Zeugen der Polizei und der Marine waren notorisch unzuverlässige Beobachter und konnten ausgeschlossen werden; *"Wer weiß, was sie gesehen haben?"*

... forderte er, und
"Es gibt auch keine stichhaltigen Beweise, kein U-Boot-Wrack, keine Polizeiakte mit Fotos oder Fingerabdrücken, keine Aussage eines deutschen oder argentinisch-deutschen Beteiligten am Sterbebett, keine Entdeckung identifizierbarer menschlicher Überreste, die eine positive Antwort auf diese Untersuchungen ermöglichen würden."

Welche Ermittlungen?

Professor Newton hielt sich nicht mit Indizien auf; selbst um die Möglichkeit von vornherein zu verneinen, war er nicht bereit, sich über U-Boote zu wundern, die für einen anderen Einsatz bestimmt waren oder wegen ihrer wertvollen Teile und Torpedos verschrottet wurden. Abgesehen von den beiden Booten, von denen sie wussten, wollte die argentinische Regierung keine U-Boote und sie bekam auch keine. Inmitten des verschlungenen Labyrinths aus Lügen, Täuschungen und Dementis war Professor Newton pfiffig genug, um zu erkennen, dass vier U-Boot-Besatzungen aus Argentinien nach Hause gelangten und nur von zwei dieser Besatzungen bekannt war, wie sie nach Argentinien kamen, um von dort zurückgeführt zu werden. Er hat dies

zwar erwähnt und seine Quellen zitiert, aber die Information in zwei Teile auf verschiedene Kapitel verteilt, so dass der Leser aufmerksam sein muss, um sie zu erkennen.
Die deutsche U-Boot-Flottillie war beeindruckend, räumte er ein, aber sie hatte *"nicht viel Spielraum für Manöver in argentinischen Gewässern"*.
Das lag daran, dass das *"deutsche Spionagenetz unfähig und nicht auf Sicherheit bedacht war. Die örtlichen Nazis in Buenos Aires waren dumm."*

Er wies auf die Bedingungen hin, unter denen *"ein einzelnes U-Boot auf dem Weg nach Argentinien mit einer geheimen Gruppe von deutschen Flüchtlingen konfrontiert gewesen wäre, um den Empfang zu organisieren, die Flucht vor der Entdeckung vor, während und nach der Ausschiffung und die Frage des Auftankens und der Versorgung während der Reise."*

Das ist ein falsches Argument. Große deutsche U-Boote konnten so versorgt und betankt werden, dass sie sogar den Fernen Osten nonstop erreichen konnten, und Argentinien ist weniger als halb so weit entfernt.

ANMERKUNG DES HERAUSGEBERS - Die Boote vom Typ IX-D2 hatten eine Reichweite von mehr als 32.000 Seemeilen. Das ist eineinhalb Mal um die Welt, ohne aufzutanken.

Die argentinische Marine wurde am 21. Juli 1945 in den Hafen zurückgerufen, so dass die 3000 Kilometer Küste und die Flüsse nach diesem Datum für alle Ankömmlinge zugänglich waren. Das Lahusen-Netzwerk der "dummen" Spione und das "unfähige" Verwaltungsbüro von Admiral Graf Spee, das zweihundert erfolgreiche Fluchten von Offizieren und technischen Unteroffizieren des Panzerschiffs, 1/6 der gesamten Besatzung, von Argentinien nach Deutschland arrangiert hatte, kümmerte sich um den Empfang der U-Boote.

All dies wird von Professor Newton übersehen, der seinen Bericht mit dem ersten Kriterium beendet:
"Zwei und nur zwei U-Boote kamen nach Argentinien. Jede andere Hypothese ist unmöglich."

Es ist nun mehr als fünfundsechzig Jahre her, dass die hier geschilderten Ereignisse den Vorhang über die Seeaktivitäten der deutschen Marine in zwei Weltkriegen lüfteten. Es gibt viele Ungereimtheiten in den offiziellen Geschichtsbüchern, die meisten davon absichtlich, und ich habe versucht, die Dinge richtig zu stellen, wo ich konnte. Ich widme mein Buch dem Andenken an Fritz Berger, der das große Geheimnis von Tiahuanacu kannte.

Michael Ivinheim Januar 2011

Fußnoten:

(1) Uki Goñi: Das wahre Odessa, Granta Books, 2003.

(2) Der Kürze halber und der argentinischen Tradition folgend habe ich den Begriff "Nationalsozialist" im Text generell zu "Nazi" verkürzt. Das ist weder abwertend noch hat es irgendeine politische Bedeutung, es ist einfach eine Verkürzung des Begriffs. Siehe Heinrich Heim Monologe im FHQ 1941-1944, Orbis Verlag Sonderausgabe 2000, Rede vom 22. Februar 1942, S.293, in der Hitler den Begriff "Nazi" ähnlich verwendet. [Hier irrt sich der Autor]

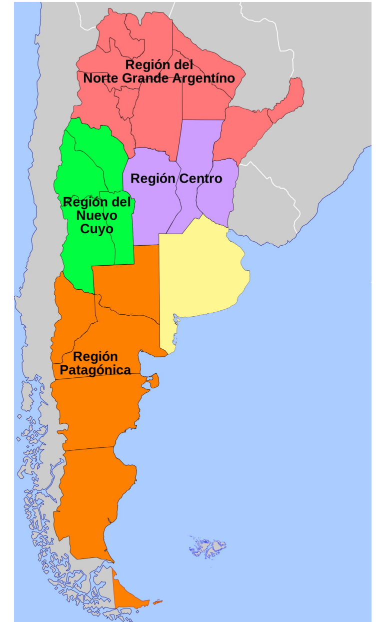
(3) Gaby Weber: La Conexión Alemana: Edhasa, Buenos Aires 2002, S.10

(4) Salinas/De Nápoli: Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires, 2002, S. 421

(5) Professor Newton ist der Autor von The Nazi Menace in Argentina 1931-1947 [Die Nazi-Bedrohung in Argentinien], Leland Stanford Junior University 1992; spanischer Titel El cuarto lado del triángulo, Panamericana, Buenos Aires 1995, ein gut recherchierter wissenschaftlicher Band, der alle Aspekte der nationalsozialistischen Durchdringung Argentiniens abdeckt, aber bedauerlicherweise zu wenig Wissen und Erfahrung über die Marine enthält.

KAPITEL 1

Von der Jahrhundertwende des neunzehnten Jahrhunderts bis zur Schlacht um die Falklandinseln, 8. Dezember 1914



Die Küstenlinie von Patagonien auf der Atlantikseite liegt zwischen 36°S und Kap Hoorn. Sie erstreckt sich über 3000 Kilometer. Das argentinische Patagonien ist viel größer als viele europäische Staaten, hat aber eine der niedrigsten Bevölkerungsdichten der Welt, in den 1930er Jahren nur eine Person pro fünf Quadratkilometer. Die geringe Einwohnerzahl ist die direkte Folge der Massaker an den Ureinwohnern, die gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts verübt wurden und als "Entvölkerungspolitik" bekannt sind.

Im Jahr 1892 verkündete die Tageszeitung El Día aus Buenos Aires;
"Die südlichen Gebiete haben ihre eigene Zukunft und sind ausschließlich für die nordeuropäischen Rassen bestimmt: Deutsche, Österreicher, Briten, Skandinavier, Russen und Dänen müssen die natürlichen Bewohner dieser riesigen Gebiete sein. Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Kongress Erleichterungen zur Förderung der Einwanderung in diese Gebiete bereitstellen. Das Land muss so aufgeteilt werden, dass es Völker anzieht, wie es in Nordamerika der Fall war."

In Patagonien fiel die Saat des "Germanismus" auf fruchtbaren Boden. Die Einwanderung war bereits Mitte bis Ende des neunzehnten Jahrhunderts im Gange. Als das neue Jahrhundert anbrach, besaß die neue Generation der Eroberer unter der Führung der Deutschen riesige Ländereien, die oft mehr als zwei Millionen Hektar umfassten. Während argentinische Offiziere in Berlin ausgebildet wurden, kamen deutsche Offiziere nach Patagonien, um die argentinischen Streitkräfte im klassischen preußischen Stil mit deutscher Militärdisziplin, deutschen Uniformen und deutschen Waffen zu organisieren.

1898 hatte Deutschland damit begonnen, seine Marineattachés in den Botschaften und Konsulaten im Ausland einzusetzen, um ein geheimes Netz von Küstenstationen zu errichten. Die Idee war, Vertreter von Reedereien, Schiffsausrüstern und Kohlehändlern in einem rudimentären System zu vereinen, um die deutschen Kriegsschiffe in Krisenzeiten mit Nachschub zu versorgen.

Jede Station des Etappendienstes (wörtlich: "Dienst zur Unterstützung der kämpfenden Front") wurde von einem Marineoffizier geleitet, der eine Reihe von Spionen ("V-Männer") kontrollierte, die Informationen sammelten und den Kontakt zum Netz aufrechterhielten. Geheimhaltung war unerlässlich, denn der britische Geheimdienst verfügte über eine weltweite Organisation, an der Lieferanten, Schiffskapitäne, Konsularbeamte und andere Mittelsmänner beteiligt waren.



1908 beteiligte sich Leutnant Wilhelm Canaris (Foto links), Adjutant des Kommandanten an Bord des kleinen Kreuzers **BREMEN**, an einem Projekt zur Errichtung eines Netzes von V-Männern entlang der Küsten von Argentinien, Brasilien und Chile.

Eine der wichtigsten schafzüchtenden Landbesitzerfamilien des argentinischen Patagoniens, mit denen er Kontakt aufnahm, war die Lahusen-Dynastie aus Bremen. Kaum ein Dorf in Patagonien hatte keinen Lahusen-Laden, und es gab kaum etwas über Patagonien, das die Lahusen

nicht kannten. Zwischen den Kriegen war es in politischen Kreisen ein ständiger Scherz, dass Hitler mehr über Patagonien wusste als die Regierung in Buenos Aires. Als sie 1906 die Agentur der Reederei Hamburg-Südamerika kauften, brauchten die Lahusens ein Hauptquartier an der Küste als operativen Stützpunkt. Sie wählten die Stadt San Antonio Oeste in der nordwestlichen Ecke des Golfs von San Matías.

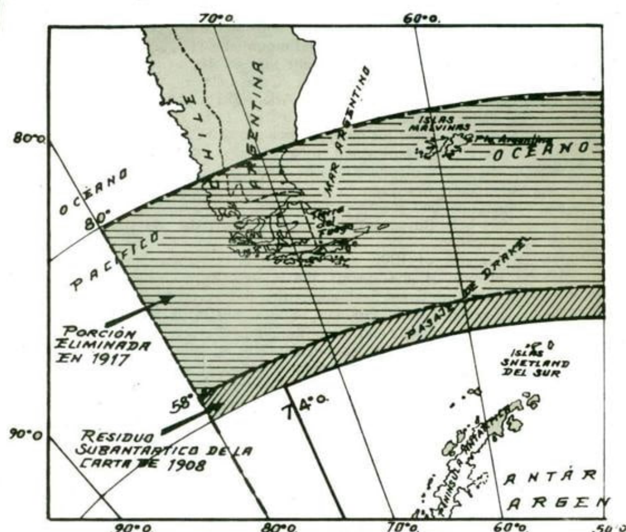


Die 1905 gegründete Stadt hatte noch keine befestigten Straßen, da sich alle Arbeiten auf den Bau eines Hafens konzentrierten, in dem Wolle, Leder und Federn von den Bauernhöfen der Umgebung für den Transport nach Buenos Aires angeliefert wurden. Die meisten Gebäude waren Hütten aus Blech, als die Lahusen Company 1908 ankam. Zwei Jahre später verkündete die argentinische Regierung ihre Absicht, eine eingleisige Eisenbahnlinie von Viedma an der Atlantikküste über San Antonio Oeste nach Bariloche nahe der chilenischen Grenze und von dort über die Anden nach Osorno zu bauen, um so den Atlantik mit dem Pazifik zu verbinden und die Region zu erschließen.



Dieser hübsche kleine Bungalow in der Hafenstadt San Antonio Oeste, im Golf von San Mathias, wurde 1905 vom Wollunternehmen Lahusen gebaut. In beiden Weltkriegen diente es als Zentrum für deutsche Spionage in Patagonien. Die Lahusen-Organisation war so effizient, dass es in Berlin zu einem ständigen Witz wurde, dass Hitler mehr über Patagonien wusste als Buenos Aires.

Die Investoren waren aus politischen Gründen nicht begeistert, und schließlich verlief die Strecke nur von San Antonio Oeste nach Westen. Als das Geld ausging, endete die Bahnlinie im Weiler Ingeniero Jacobacci mitten im Nirgendwo und 100 Meilen vor Bariloche, und dort ist sie bis heute intakt, als wäre das alles, was jemals beabsichtigt war. Bei Ausbruch des Krieges im August 1914 war San Antonio Oeste eine kleine Stadt mit einem Hafen, ein paar Schulen und dem Hauptquartier des Wollimperiums Lahusen. Dieses Gebäude war das Zentrum der deutschen Marine-spionage in Argentinien.



Das Gebiet, über das Großbritannien die Vorherrschaft anstrebte

Am 21. Juli 1908 erklärte die britische Regierung in einem "Letters Patent" die Souveränität über ein riesiges Gebiet im Südatlantik, nachdem sie die Falklandinseln besetzt hatte. Damals eine Nation von raubgierigen, kriegslüsternen Rassisten, über deren großem Reich die Sonne nie unterging, erhoben diese Letters Patent Anspruch auf die Gebiete von Chile und Argentinien südlich des 50. Breitengrades. Argentinien hatte in den vergangenen hundert Jahren Erfahrungen mit britischen Invasionen in der Provinz Buenos Aires gemacht, die alle abgewehrt wurden, aber eine Invasion Patagoniens von den

Falklandinseln aus war etwas, das die Briten noch nie versucht hatten. Mit dem Anspruch auf die Falklandinseln drohte die Gefahr, dass Großbritannien versuchen würde, die Souveränität über die Region mit Waffengewalt durchzusetzen, und diese Angst war der Grund für den Geheimbund zwischen Deutschland und Argentinien in den Weltkriegen und danach.

SMS Dresden von Brasilien zur Osterinsel

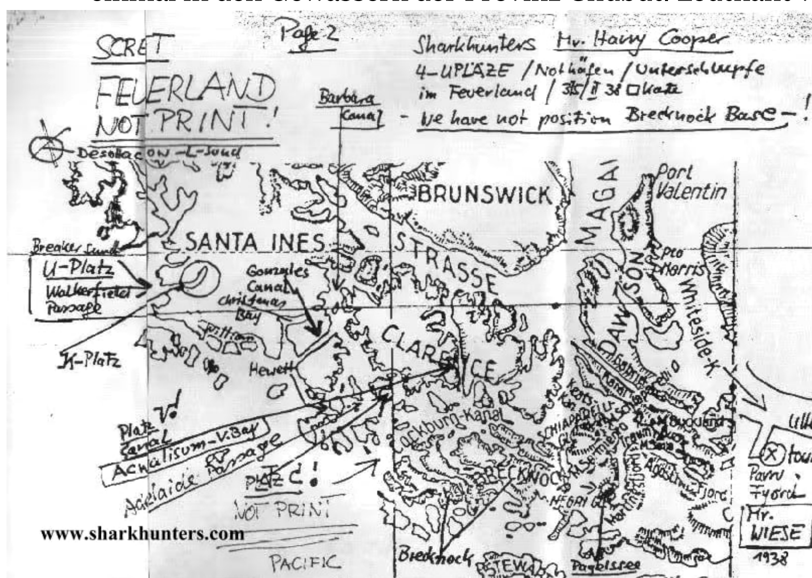


Foto von Trindade, aufgenommen von Harry Cooper im Jahr 2009 und mit großer Unterstützung der brasilianischen Marine

Am 4. August 1914 begann der kleine Kreuzer **DRESDEN** (Fregattenkapitän Lüdecke) den Handelskrieg gegen die Schiffe der Entente. Beim Bekohlen in rauer See bei der Insel Trindade vor der brasilianischen Küste erlitt sie Schäden am Rumpf und an der Struktur. Da sie nicht in der Lage war, zufriedenstellend zu kohlen, beschloss Lüdecke, eine abgelegene patagonische Bucht zu finden, um dort Kohle zu laden und zu reparieren.

Am 8. August wurde der Kreuzer vor Camocim von einem britischen Handelsschiff gesichtet und an die britischen Behörden in Brasilien gemeldet. Sieben Tage später versenkte die **DRESDEN** vor Pernambuco den britischen Frachter **HYADES**. Ihre Besatzung wurde an Bord des Versorgungsschiffes **PREUSSEN** gebracht, das sie in Rio anlandete. Dies war ein Fehler, der die Anwesenheit des deutschen Kreuzers in brasilianischen Gewässern und seine Fahrtrichtung bestätigte. Die britische Admiralität befahl nun Konteradmiral Christopher Cradock, mit seinem Geschwader aus drei Kreuzern und einem Hilfskreuzer (Bewaffnete Handelsschiffe) Jagd auf die DRESDEN zu machen.

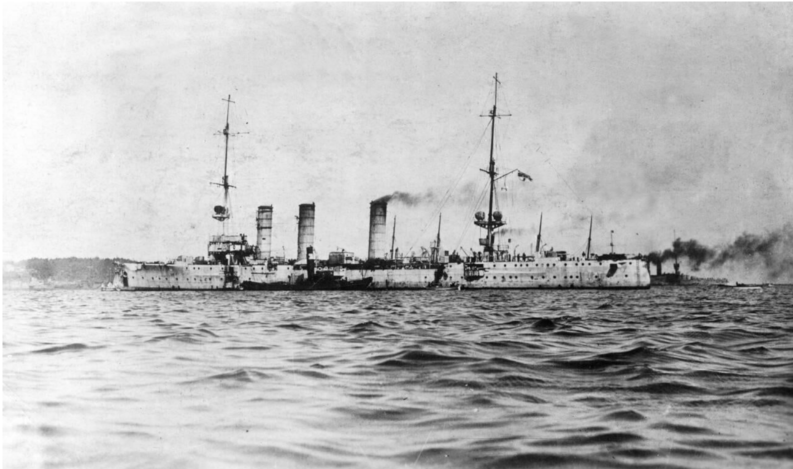
Argentinien war neutral und freundlich zu Deutschland und setzte die Neutralitätsregeln in dünn besiedelten Gebieten nicht streng durch. Die DRESDEN tauchte an mehreren Stellen auf, einmal in den Gewässern der Provinz Chubut. Leutnant Wilhelm Canaris, der fünfte Offizier des Kreuzers, der gut Spanisch sprach, nutzte diese Zwischenstopps, um Erkundigungen bei den Einheimischen einzuholen und notierte für später wertvolle Informationen über die Buchten entlang der Küste.



Diese wurden U-Plätze genannt, was so viel wie versteckter Ort bedeutet. Canaris machte detaillierte Notizen über diese versteckten Buchten und 1938 zeichnete ein altes deutsches Linienschiff die von Canaris festgelegte Route nach und aktualisierte diese Karten für den Einsatz im Zweiten Weltkrieg weiter. Eine dieser Karten von S.E.I.G. Agent PIZZARRO ist hier abgebildet. Sharkhunters hat viele solcher Karten.

Am 2. September 1914 erreichten die **DRESDEN** und ihr Versorgungsschiff **BADEN** die Insel Hoste in der Nähe von Kap Hoorn und verbrachten hier die nächsten zehn Tage mit der Reparatur des Kreuzers. Ein zweites Versorgungsschiff, **SANTA ISABEL**, wurde nach Punta Arenas geschickt, um mit Berlin zu kommunizieren. Am 11. September brachte Leutnant Neiling die Nachricht, dass die Panzerkreuzer

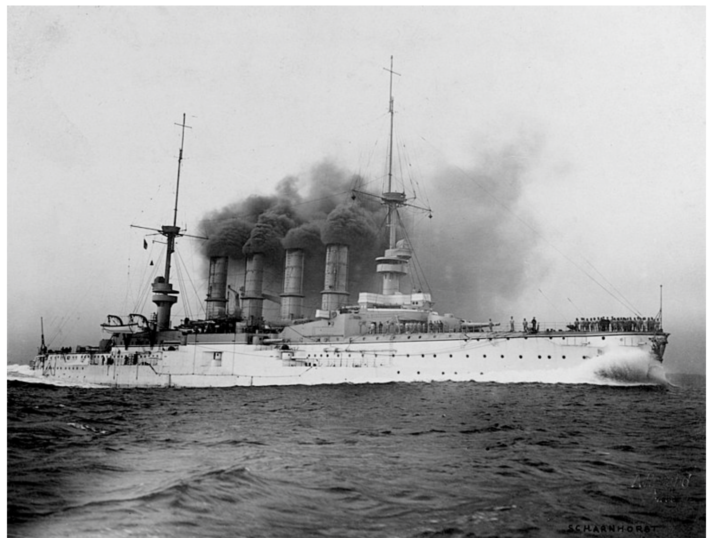
GOOD HOPE (Flaggschiff von Admiral Cradock) und **MONMOUTH** sowie der Leichte Kreuzer **GLASGOW** östlich der Magellanstraße operierten, vermutlich auf der Suche nach der DRESDEN. Diese Information war falsch. Cradock befand sich in Montevideo und wusste nicht, wo sich der deutsche Kreuzer aufhielt. Um auf Nummer sicher zu gehen, empfahl die deutsche Admiralität Lüdecke, sich mit dem kleinen Kreuzer **LEIPZIG** vor der Küste Westchiles zusammenzuschließen.



Die Dresden in Valparaiso, Chile, 13. November 1914

Am 25. September informierte Berlin Lüdecke, dass das Ostasiengeschwader von Admiral Graf von Spee auf die Osterinsel zusteuerte, und am 27. brachte die **SANTA ISABEL** die Nachricht, dass Cradocks Geschwader in Punta Arenas lag und die Briten alle ihre Handelsfahrten entlang der Westküste Chiles eingestellt hatten. Das Versorgungsschiff wurde daraufhin nach Valparaiso beordert, um Canaris' Spionagesystem auszubauen und den Nachschub für das Ostasiengeschwader zu organisieren. Während dieser Zeit war Canaris sehr beschäftigt. Schiffe des Norddeutschen Lloyd, der HAPAG und der lokalen Kosmos-Linie, die mit Funktelegrafie ausgerüstet waren, wurden gebeten, im Schutz der Dunkelheit in Corall, Coronel, Talcahuano und Valparaiso anzulegen, um Telegramme zu sammeln und den verschlüsselten Inhalt zu übermitteln. Später sollte sich dieses System von Spionen und Spionageschiffen als sehr nützlich für Admiral Spee erweisen. Als die **DRESDEN** und **LEIPZIG** in der Nacht des 30. September erfuhren, dass Admiral Cradocks vier Schiffe auf dem Weg zur chilenischen Westküste waren, machten sie sich auf den Weg zur Osterinsel, wo die **DRESDEN** am 11. Oktober allein ankam.

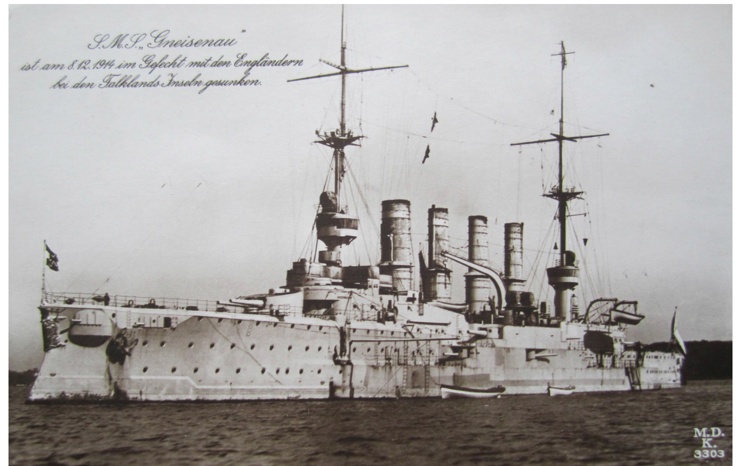
Auf See hatte die **DRESDEN** am 4. Oktober zum ersten Mal Funkkontakt mit von Spees Flaggschiff **SCHARNHORST** aufgenommen. Letzteres teilte mit, dass dar deutsche Kampfverband die Küste Südchiles zu erreichen beabsichtigte, woraufhin die **DRESDEN** in ihrer Antwort vor der Anwesenheit von Cradocks Geschwaders in Punta Arenas warnte. Diese Nachricht wurde abgefangen, in London entschlüsselt und an Cradock weitergeleitet, der in der Zwischenzeit von Punta Arenas aus den Kurs auf die Falklandinseln geändert hatte.



Großer Kreuzer SMS Scharnhorst

Das Ostasiengeschwader von Tsingtau zur Osterinsel

Am 20. Juni 1914 verließ der Panzerkreuzer **GNEISENAU** die deutsche Kolonie Tsingtau an der Küste Chinas, um in Nagasaki Kabel von Berlin für Admiral von Spees Ostasiengeschwader abzuholen, und am 7. Juli traf sie mit ihrem Schwesterschiff **SCHARNHORST** bei Truk im Inselgebiet der Karolinen [im westlichen Teil des Pazifiks] zusammen. Die beiden 11.000-Tonnen-

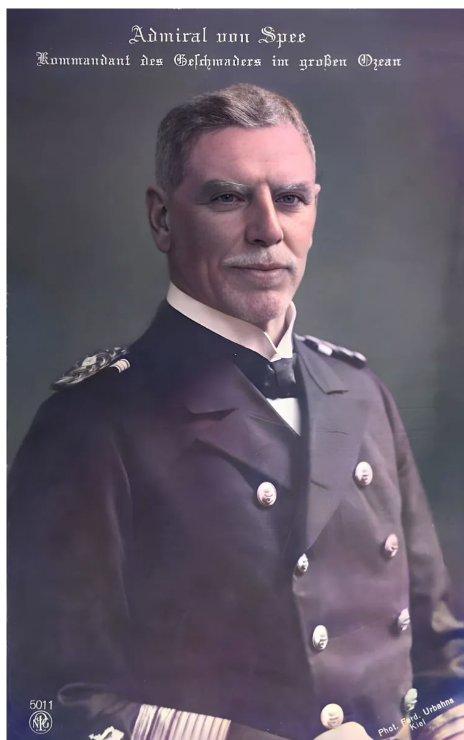


Großer Kreuzer GNEISENAU

Panzerkreuzer, der kleine Kreuzer LEIPZIG und ein großer Tross von Versorgungsschiffen und Bergleuten nahmen nun Kurs auf den Ostpazifik. Als der Krieg ausbrach, suchten mehr als achtzig alliierte Kriegsschiffe und viele Einheiten der japanischen Flotte im Indischen Ozean und im Westpazifik nach ihnen.

Am 14. September verriet Admiral von Spee seinen Aufenthaltsort, indem er die Flagge vor der deutschen Kolonie Samoa zeigte, nachdem diese von einem neuseeländischen Expeditionskorps unter Vizeadmiral Patey an Bord seines Flaggschiffs **AUSTRALIA** und dem französischen Vizeadmiral de Kerilly an Bord des Kreuzers **MONTCALM** besetzt worden war. Während der Invasion und der Besetzung wurde der deutsche Gouverneur entführt und misshandelt - ein schwerer Verstoß gegen das diplomatische Protokoll - und mit seinem Stab nach Fidschi verschleppt.

Pochhammer beschreibt es so:
"Um 0900 Uhr am 15. September 1914 näherten wir uns der Meerenge von Apolimas, die die beiden großen Inseln der Samoanischen Gruppe trennt. Am äußersten Westen von Upola kam eine weiße Barkasse mit einer schwarz-weiß-roten Fahne von der Küste. Die ***SCHARNHORST*** *steuerte es an und nahm zwei deutsche Plantagenbesitzer an Bord. Sie berichteten, dass am 30. August eine mächtige Flotte vor Apia auftauchte, angeführt von dem Schlachtkreuzer* ***HMAS AUSTRALIA****. Darunter waren zahlreiche australische und neuseeländische Kriegsschiffe und Truppentransporter. Nach der Kapitulation der Inseln (es wurde kein Widerstand geleistet, da es keine kämpfenden Truppen, sondern nur deutsche und einheimische Polizisten gab) wurde der deutsche Gouverneur an Bord der* ***AUSTRALIA*** *gebracht, wo man ihn brutal misshandelte, und am 31. August mit einigen seiner Mitarbeiter nach Suva, Fidschi, deportierte. Ein englischer Offizier wurde mit der Verwaltung der Inseln beauftragt."*

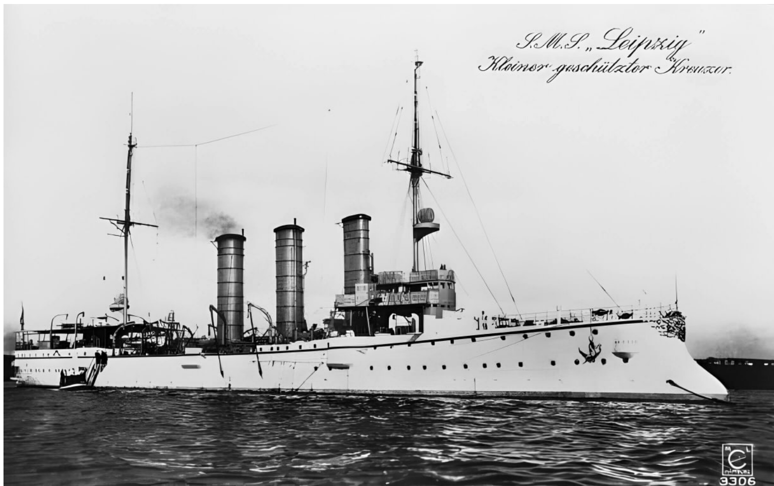


Dieses Ereignis war der Grund für den geplanten deutschen Angriff auf die Falklandinseln Ende 1914.

Wenige Tage nach dem Besuch in Samoa wurde das Geschwader vor Bora-Bora in Polynesien gesichtet und bombardierte am 21. September die französische Insel Tahiti. Die Alliierten wussten nun ungefähr, wo sich von Spee aufhielt und in welche Richtung er fuhr (in den Atlantik), da sie den deutschen Marinecode hatten. Am 12. Oktober 1914 erreichte das Geschwader die Osterinsel, um sich auszuruhen und neu zukohlen.

Von der Osterinsel zur Schlacht von Coronel

Die Überraschung der Bewohner der Osterinsel, die zweimal im Jahr Besuch von einem chilenischen Schulungskreuzer erhielten, war am 12. Oktober 1914 komplett, als am westlichen Ende ihrer Inseln nicht weniger als vier große hellgraue Kriegsschiffe auftauchten. Der britische Verwalter eines großen Anwesens, Mr. Henry Percival Edmunds, ging zusammen mit dem



Kleiner Kreuzer S.M.S. Leipzig

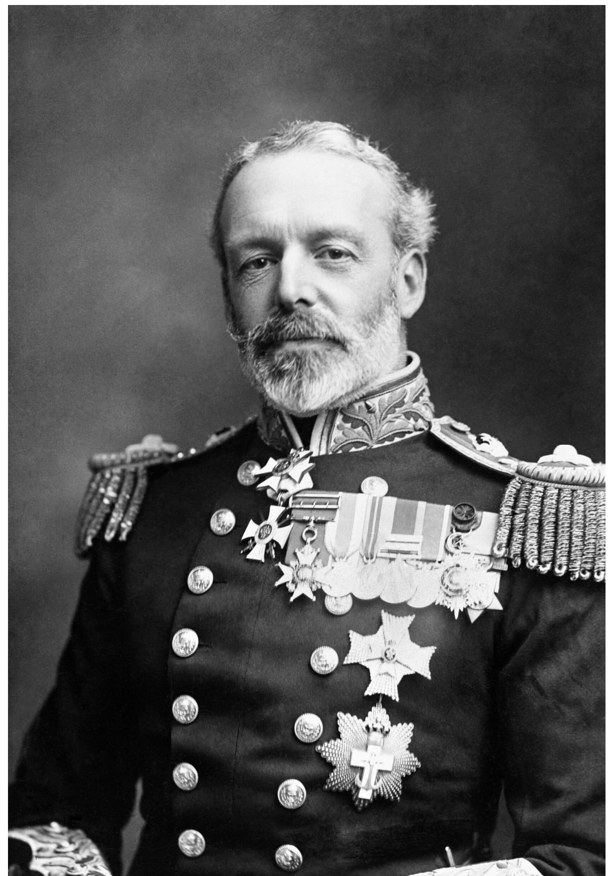
chilenischen Hafenmeister an Bord der **SCHARNHORST**. Keiner von beiden wusste, dass Krieg ausgebrochen war, und von Spee handelte den Kauf von Rindern und Schafen für die Schiffsschlachter aus, während die Einheimischen Geflügel, Eier und Obst brachten. Mr. Edmunds konnte die Namen der vier Kriegsschiffe nicht herausfinden. Der Tag wurde damit verbracht, sich an der Küste zu bekohlen.

Am 14. Oktober tauchte der kleine Kreuzer **LEIPZIG** in Begleitung von drei Dampfern der Kosmos-Linie von Norden her auf, und nun hatte Admiral von Spee sein komplettes Geschwader mit zwei Panzerkreuzern und drei kleinen Kreuzern: **SCHARNHORST** und **GNEISENAU**, **NÜRNBERG**, **DRESDEN** und **LEIPZIG**.

Nachdem er die Berichte von Lüdecke und Haun, dem Kommandanten der **LEIPZIG**, gehört hatte, erkannte Spee, dass die Strategie des Handelskriegs unter den gegebenen Umständen nicht weiterverfolgt werden konnte:

"Die Anwesenheit starker feindlicher Kräfte entlang der Küste macht es bis auf Weiteres unmöglich, die ursprüngliche Aufgabe, den Krieg gegen die Handelsschifffahrt, auszuführen. Stattdessen ist es notwendig, das feindliche Geschwader zu zerstören."

Daher beschloss er, in die Offensive zu gehen, da er befürchtete, dass die Briten Verstärkung heranschaffen könnten. Daher teilte er seinen Befehlshabern mit, dass er in den Atlantik durchbrechen müsse, bevor der Feind zu stark werde.



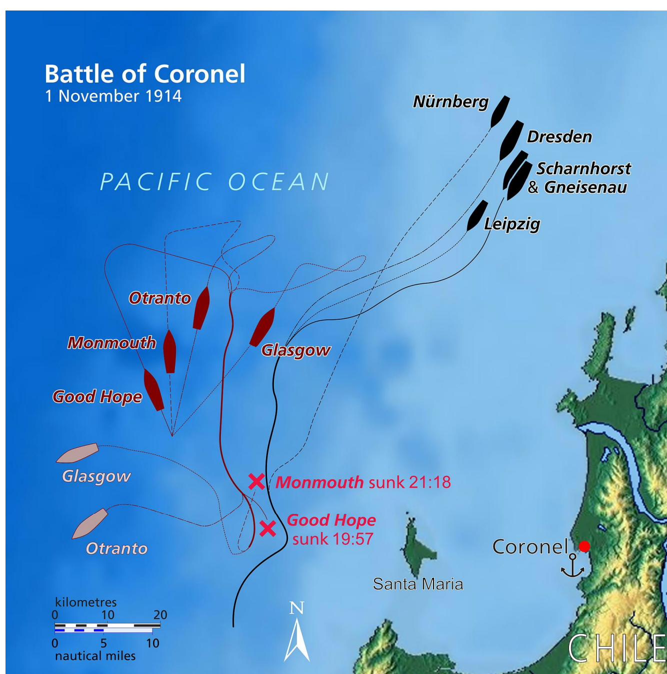
Die **SCHARNHORST** und die **GNEISENAU** waren zehntausend Meilen gefahren, ohne Schaden zu nehmen oder ernsthafte mechanische Ausfälle zu erleiden, und waren gut versorgt. Nach Abschluss der Neuverkohlung verließ das deutsche Geschwader am 18. Oktober die Osterinsel in Richtung der Insel Juan Fernández westlich von Valparaiso, um die Vorbereitungen für die Reise um Kap Hoorn in den Südatlantik abzuschließen.

Admiral Craddock (rechts) hatte auf den Falklandinseln zunächst den Schluss gezogen, dass es wichtig war, das deutsche Geschwader im Pazifik abzufangen. Seine Überlegungen führten dazu, dass er auf seiner Karte Chonos südlich von Chiloé an der chilenischen Küste als Stützpunkt für seine Einsätze markierte. Die britische Admiralität war zuversichtlich, dass seine beiden 1899 gebauten Panzerkreuzer **GOOD HOPE** und **MONMOUTH** sowie der kleine Kreuzer **GLASGOW** ausreichen würden, um das deutsche Geschwader zu vernichten. Nach einer nüchternen Einschätzung der jeweiligen Stärken und Schwächen bezweifelte er jedoch, dass er die fünf

deutschen Schiffe zusammen besiegen konnte, da er waffentechnisch und wahrscheinlich auch in Bezug auf die Reichweite unterlegen ist. Die deutschen Besatzungen waren außerdem alle reguläre Marinesoldaten, während er viele Reservisten hatte. Nun schlug er vor, den Angriffsschwerpunkt strahlenförmig von den Falklandinseln aus zu legen. Damit wurde er überstimmt und musste am 22. Oktober nach Chonos fahren, wo er fünf Tage später mit seinem Flaggschiff **GOOD HOPE** ankam und die **MONMOUTH**, die **GLASGOW** und das bewaffnete Passagierschiff **OTRANTO** vorfand.

Die Schlacht von Coronel

Am 1. November 1914 bildete Admiral Craddock vor Concepción eine Linie von vier Schiffen mit zwanzig Meilen Abstand zwischen den Schiffen, die mit zehn Knoten auf nordwestlichem Kurs fuhren. Um 1620, als sich die Linie vollständig ausgedehnt hatte, wurde im Osten Rauch gesehen und kurz darauf meldete die **GLASGOW**: *"Zwei Panzerkreuzer mit vier Schornsteinen und ein kleiner Kreuzer mit drei Schornsteinen in Sicht."*



Um 1700 hatte Craddock seine Kampflinie **GOOD HOPE-MONMOUTH-GLASGOW-OTRANTO** in Position und wendete um 1758 Uhr sein Geschwader, um einen Kurs parallel zu den deutschen Schiffen zu fahren. von Spee lehnte den Kampf ab und hielt seinen Abstand bei 14 Kilometern, weil die untergehende Sonne seine Geschützoffiziere blendete.

Während des kurzen Zeitraums, in dem er diesen Vorteil hatte, musste Craddock abwägen, ob er den Feind an diesem Abend angesichts der schweren See und seines Nachteils bei der Kanonenkontrolle angreifen sollte. Die jeweilige Breitseite wog 1952 Kilo im Vergleich zu seinen 1316 Kilo. Nur die beiden 9,2-Zoll-Geschütze an Bord der **GOOD HOPE** konnten den deutschen Panzerkreuzern ernsthaften Schaden zufügen, aber seine eigenen Kanoniere waren hauptsächlich Reservisten.

Möglicherweise dachte er an die Vorwürfe der Feigheit, die Konteradmiral Sir Ernest Troubridge gemacht wurden, weil er den deutschen Schlachtkreuzer **GOEBEN** und den kleinen Kreuzer **BRESLAU** im August 1914 im Mittelmeer nicht abgefangen hatte, weil sie eine überlegene Streitmacht darstellten. Um 1808 Uhr löste sich sein Vorteil auf und um 1818 Uhr befolgte er seine Befehle buchstabengetreu und befahl seinem Geschwader, 17 Knoten zu fahren. Da **OTRANTO** keine Panzerung hatte, musste sie sich zurückziehen.

Die gegnerischen Geschwader setzten sich wie folgt zusammen:
<u>Ostasien-Geschwader</u>
SCHARNHORST, (Flaggschiff) Stapellauf 1906, 11616 Tonnen, 22,5 Knoten, acht x 8,2-Zoll in zwei Zwillingstürmen und vier Einzelkasematten: sechs x 5,9-Zoll in Einzellafetten;
GNEISENAU, Schwesterschiff, alle Details ähnlich;
NÜRNBERG, Stapellauf 1906, 3649 Tonnen, 23 Knoten, 4,1 Zoll in Einzeltürmen;
Erst in der Schlussphase in die Schlacht einbezogen:
LEIPZIG, Stapellauf 1905, 3278 Tonnen, 22 Knoten, Bewaffnung wie NÜRNBERG;
DRESDEN, Stapellauf 1907, 3364 Tonnen, 24 Knoten, Bewaffnung wie NÜRNBERG.

Das Geschwader von Admiral Craddock
GOOD HOPE (Flaggschiff), Stapellauf 1899, 14.100 Tonnen, 23 Knoten, zwei 9,2-Zoll und sechzehn x 6-Zoll in Einzelkasematten;
MONMOUTH, Stapellauf 1901, 9800 Tonnen, 23,5 Knoten, vierzehn x 6-Zoll in zwei Zwillingstürmen und zehn Kasematten;
OTRANTO, bewaffneter Handelskreuzer, nicht an der Kampflinie beteiligt;
GLASGOW, vom Stapel gelaufen 1909, 4820 Tonnen, 26,3 Knoten, zwei x 6-Zoll und sechs 4-Zoll in Einzellafetten.



Gemälde von Hans Bohrdt

Das deutsche Geschwader dampfte zwischen Craddocks Linie und der Küste nach Süden. Dadurch waren die deutschen Schiffe vor dem wolkenverhangenen und dunklen Hintergrund der Anden schwer auszumachen, während die britischen Schiffe vor dem helleren Horizont hervorgehoben wurden.

Um 1834 Uhr eröffnete die **SCHARNHORST** das Feuer auf die **GOOD HOPE** aus einer Entfernung von 10,3 Kilometern. Die dritte Salve zerstörte einen der beiden 9,2-Zoll-Geschütztürme. Die **MONMOUTH**, beschossen von der **GNEISENAU**, wurde von ihrer dritten Salve am Bug getroffen und eine ihrer 6-Zoll-Batterien wurde ausgeschaltet.

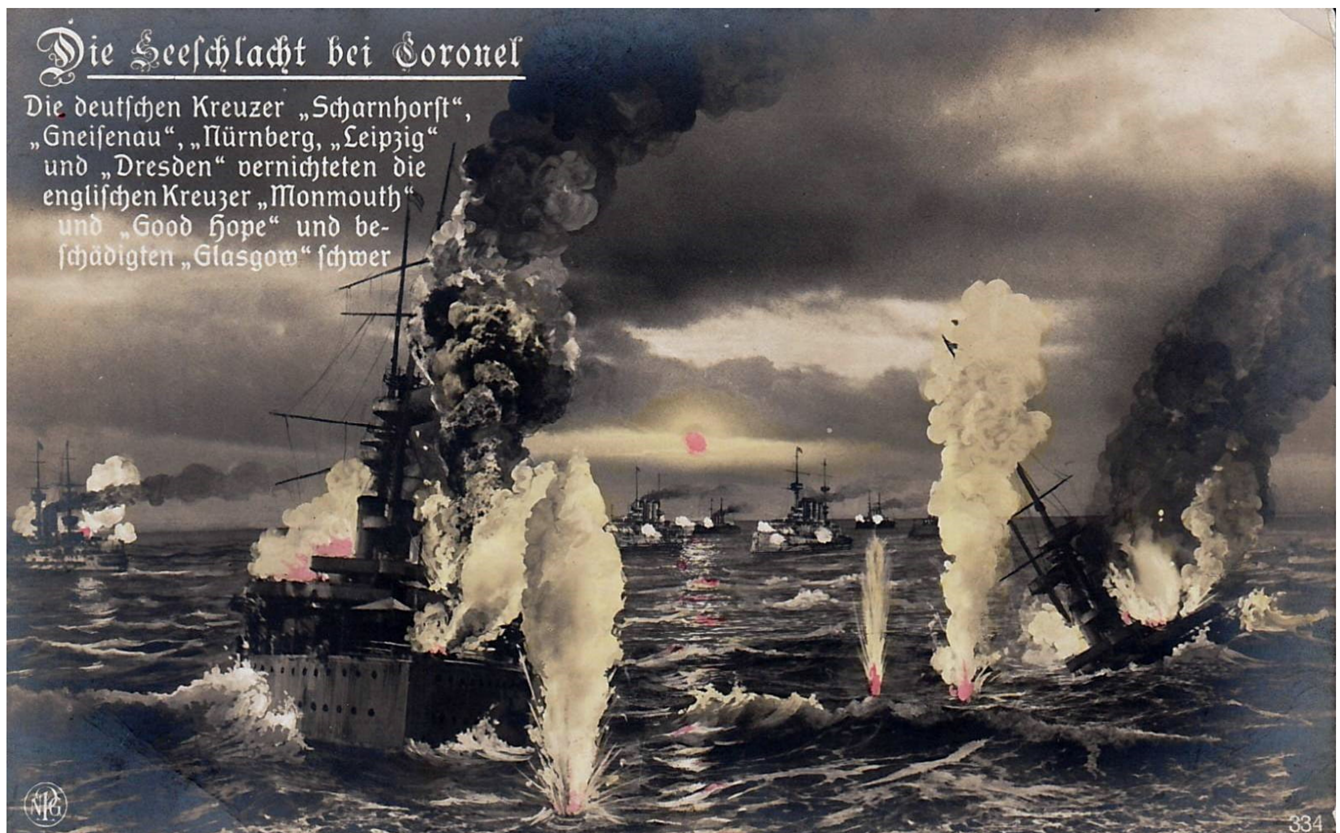
Für Craddock war der große Nachteil bereits offensichtlich. **SCHARNHORST** und **GNEISENAU** feuerten alle zwanzig Sekunden 8,2-Zoll-Salven ab. Die **GOOD HOPE** hatte nur noch ein großes Geschütz, während die **MONMOUTH** nur noch sieben ihrer sechszölligen Geschütze gleichzeitig einsetzen konnte. Die Deutschen feuerten von der Grenze ihrer Reichweite aus, und die war 300 Meter weiter als die der Briten. Bei Windstärke 6 überflutete die schwere See die unteren Kasematten und machte die minderwertigen britischen Optiken unbrauchbar. Wenn es je einen Zeitpunkt gab, sich ehrenvoll zurückzuziehen, dann war es dieser.


Niederlage der Engländer; links ist die Scharnhorst

Um 1914 Uhr hatte die **MONMOUTH** genug eingesteckt und zog sich nach Steuerbord zurück, um dem deutschen Feuer zu entgehen und dem Flaggschiff zu folgen. Beide britischen Panzerkreuzer waren in Flammen und Rauch gehüllt und konnten es nicht vermeiden, wiederholt getroffen zu werden. In der Zwischenzeit lieferten sich die **LEIPZIG** und die **GLASGOW** ein Duell, während **DRESDEN** die **OTRANTO** verfolgte. Die **GOOD HOPE** war mindestens fünfunddreißig Mal von 8,2-Zoll-Granaten getroffen worden und hatte schwere Schäden am vorderen Teil des Schiffes erlitten. Das Schiff stand im Inneren in Flammen, und das Feuer konnte nicht gelöscht werden. Um 1953 Uhr kam es zu einer schrecklichen Explosion zwischen dem Fockmast und dem vorderen Schornstein, wobei die Flammen eine Höhe

von 55 Meter erreichten. Mit brennendem, geschwärztem Rumpf und langsam sinkendem Schiff suchte das Flaggschiff sein Grab in der Dunkelheit.

Die **SCHARNHORST** konzentrierte nun das Feuer auf die **MONMOUTH**, die von der **GNEISENAU** dreißig Mal getroffen worden war und nach Backbord abdrehte, aber noch sporadisch feuern konnte. Gegen 2005 Uhr stellten die **MONMOUTH** und **GLASGOW** das Feuer ein, weil die deutschen Kanoniere in der Dunkelheit auf die Mündungsfeuer zielten. In der letzten Phase des Gefechts bereiteten die drei deutschen kleinen Kreuzer ihre Torpedos vor. Um 2020 Uhr brachte sich das schnellste anwesende Schiff, die **GLASGOW**, in Sicherheit.



Die **NÜRNBERG** fand die **MONMOUTH**, die erfolglos versucht hatte, an Land zu laufen, und da sie ihre Flagge nicht hissen wollte, pumpte sie sie aus kurzer Entfernung mit Granaten voll, bis sie kenterte und sank. Wegen der rauen See und der Ungewissheit, wo sich die **GLASGOW** befand, beschloss Fregattenkapitän Schönberg von der **NÜRNBERG**, dass er es nicht riskieren konnte, seine Boote zu versenken, nur um nach Überlebenden zu suchen. Die **LEIPZIG** fand Wrackteile an der Stelle, an der die **GOOD HOPE** vermutlich gesunken war, aber niemand von ihrer Besatzung konnte gefunden werden.

Es war die schlimmste Niederlage, die die Royal Navy seit über einem Jahrhundert erlitten hatte. Beide Panzerkreuzer waren mit allen Mann verloren. Die **GLASGOW** und **OTRANTO** konnten entkommen.

Auf deutscher Seite hatte **GNEISENAU** einen 6-Zoll-Treffer von **MONMOUTH** erhalten, der die Bordpanzerung durchschlug, einen Mann leicht verletzte und ein Feuer im Bekleidungslager auslöste.

Am 3. November 1914 um 1000 Uhr meldete der Leuchtturm Curaumilla vor Valparaiso die Annäherung mehrerer Kriegsschiffe. Um 1100 Uhr zeigte ein Lotsenschiff der **SCHARNHORST** an, wo sie vor Anker gehen sollte, bevor sie von drei chilenischen Kreuzern mit Protokollsalven empfangen wurde.

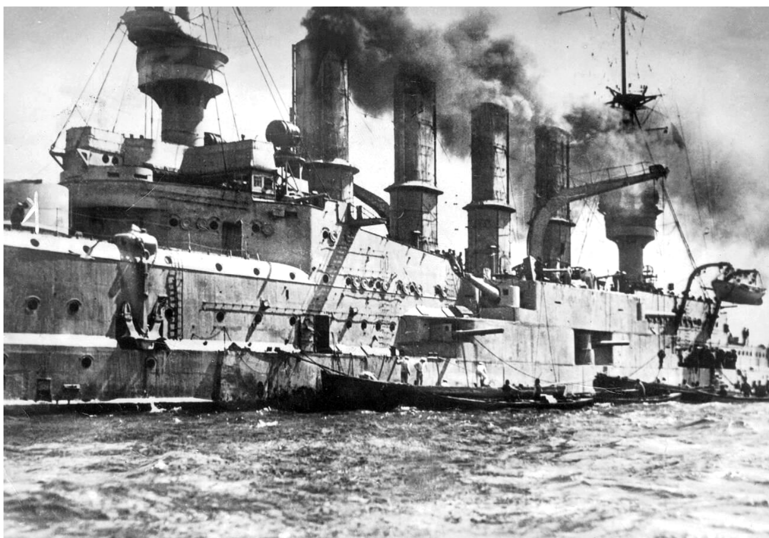
In Valparaiso für Befehle (1)



Ende Oktober 1914 war es Graf Spee gelungen, sein Geschwader auf fünf Kreuzer zu bringen, mit denen er am 1. Nov. bei Coronel einem englischen Geschwader eine schwere Niederlage bereitete. Von da aus lief er den Hafen von Valparaiso an. Unser Bild zeigt ihn mit dem deutschen Gesandten in Chile, der ihm wichtige Aufklärungen über die Kriegslage geben konnte.

Am 3. November 1914 liefen **SCHARNHORST**, **GNEISENAU** und **NÜRNBERG** auf der Reede von Valparaiso ein, um die Bewunderung der großen deutsch-chilenischen Kolonie entgegenzunehmen. Der deutsche Minister von Erckert und der Generalkonsul Dr. Gumprecht kamen an Bord des Flaggschiffs, um Admiral von Spee über den Fortgang des Krieges und die Lage im Atlantik zu informieren. Um drei Uhr nachmittags ging von Spee zum deutschen Konsulat, um seine Befehle entgegenzunehmen, und kabelte einen vorläufigen Bericht über die Schlacht von Coronel nach Berlin. Den Rest des Nachmittags verbrachte er zusammen mit von Erckert und Gumprecht damit, die Bewegungen der britischen Kriegsschiffe im Atlantik zu studieren und die Möglichkeiten, sich dort neu zu versorgen und auszurüsten.

Am Abend nahm Admiral Spee an einem Bankett im Club Alemán teil, das er in mürrischer Stimmung verließ, nachdem er eine Beleidigung des Andenkens von Vizeadmiral Craddock gehört hatte. Beim Verlassen des Lokals wünschte ihm ein Botschaftsbeamter, der ein guter Freund von ihm war, *"Auf Wiedersehen"*.
"Nein", antwortete Spee, *"nicht auf wiedersehen, sondern adieu."*
Dieses französische Wort, das in der deutschen Sprache verwendet wird, hat die endgültige und tragische Bedeutung von *"Auf Wiedersehen für immer"*. Spee fügte hinzu, *"Ich weiß, dass die Briten mich genauso vernichten werden, wie ich sie vernichtet habe."*



Der deutsche Kreuzer "Scharnhorst" im Hafen von Valparaiso, 1914

Auf dem Weg zur Marineschlacht machte er eine ähnliche Bemerkung, als ihm ein Rosenstrauß überreicht wurde. Er nahm sie mit der feierlichen Zusicherung entgegen, dass *"sie auf seinem Grab sehr schön aussehen würden"*.
Seinem mürrischen Verhalten in Valparaiso ist zu entnehmen, dass er dort am 3. November den geheimen Befehl zum Angriff auf die Falklandinseln erhielt und wusste, dass dies seinen Tod bedeutet. In Deutschland ist nie ein Archivdokument aufgetaucht, das den Angriff anordnete, und dem offiziellen Bericht über die Katastrophe, den der ranghöchste überlebende Offizier, Kommandant Pochhammer, abgab, fügte der Kaiser die folgende handschriftliche Notiz bei; *"Es bleibt ein Rätsel, was Spee dazu veranlasste, die Falklandinseln anzugreifen. Siehe Mahan's Naval Strategy."* (2)

Wenn man also davon ausgehen kann, dass weder das Oberkommando der deutschen Marine noch der Kaiser den Befehl dazu gegeben haben, und es ist klar, dass Admiral von Spee nicht glücklich darüber war, muss der Befehl aus dem Außenministerium gekommen sein, mit der Warnung, dass er geheim bleiben und von Friedrich Carl von Erckert und Otto Gumprecht an von Spee weitergeleitet werden sollte. Wenn das der Fall ist, muss man die argentinische und chilenische Regierung verdächtigen, obwohl es dafür nicht den geringsten Beweis gibt.



Das Kreuzergeschwader des deutschen Vizeadmirals von Spee

Ausfahrt aus Valparaiso, Chile, um den 3. November 1914, nach der Schlacht von Coronel. Die deutschen Schiffe sind in der Ferne zu sehen, mit den Panzerkreuzern Scharnhorst und Gneisenau an der Spitze, gefolgt vom Leichten Kreuzer Nürnberg.
Zu den Kriegsschiffen der chilenischen Marine in der Mitte gehören (von links nach rechts): die Kreuzer Esmeralda, O'Higgins und Blanco Encalda sowie das alte Schlachtschiff Capitan Prat.

Valparaiso war das Mobilisierungszentrum für deutsche Reservisten und Freiwillige in Südamerika. Am frühen Morgen des 4. November wurden Bewerbungsgespräche geführt, um die 127 freien Stellen im Geschwader zu besetzen. Denjenigen, die man ablehnte, wurde mitgeteilt, dass im Laufe der nächsten zwei Wochen eine zweite Gelegenheit folgen würde. Das deutsche Geschwader fuhr noch am selben Morgen zur Insel Mas-a-Fuera, wo es am frühen Morgen des 6. November eintraf. Es sei daran erinnert, dass sich der britische Anspruch auf die Souveränität über ganz Patagonien unterhalb von 50°S sowohl auf Chile als auch auf Argentinien erstreckte, was die extreme Nachsicht der Chilenen gegenüber den Deutschen im Jahr 1914 entlang ihrer Küsten und vor ihren Inseln erklären könnte.

Auf Mas-a-Fuera waren die Kommandanten einige Tage später in einem "Kriegsrat" der Meinung, dass das Geschwader früher oder später auf eine überlegene britische Streitmacht stoßen würde, ohne Hoffnung, diese zu überwinden. Wenn die deutschen Schiffe sich aufteilen würden, hätten sie eine bessere Chance, dem Ring zu entkommen und einen zerstörerischen Feldzug gegen die britische Handelsschifffahrt zu führen. Von Spee lehnte diese Idee ab und befahl, den Rat seiner Offiziere beiseite zu schieben, die Formation auf den Atlantik vorzubereiten.

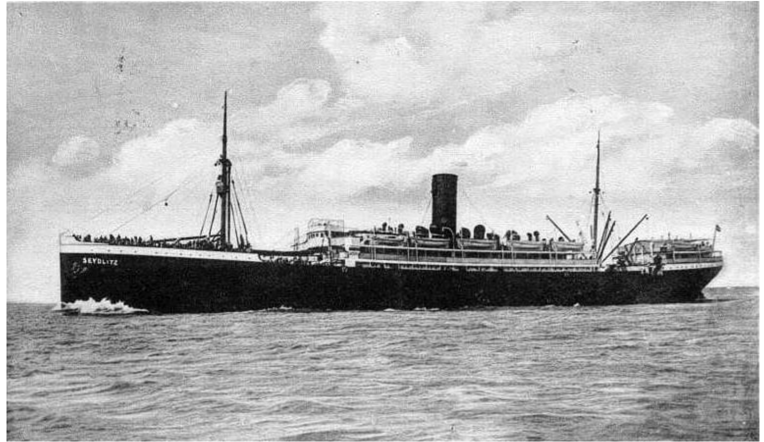


Heute heißt sie Isla de Alejandro Selkirk, aber viel früher wurde sie Isla Más Afuera genannt. Den Namen erhielt sie, weil sie etwa 165 Kilometer westlich der anderen liegt, die viel näher beieinander und weniger weit vom chilenischen Festland entfernt sind (mehr als 600 Kilometer).

Marinehistoriker haben sich damit begnügt, den Angriff des Ostasiengeschwaders als Versuch abzutun, die Funkstation in Port Stanley zu zerstören. Um dies zu tun und keinen Widerstand zu erwarten, hätte die Taktik für einen Panzerkreuzer und einen kleinen Kreuzer geplant werden müssen, während der Rest des Geschwaders mehrere hundert Meilen zurück und sicher außer Sichtweite wartete.

Bei der Operation auf den Falklandinseln lauerte eine unerwartete Übermacht und die Deutschen verloren statt zwei Kreuzern vier Kreuzer und zwei Versorgungsschiffe, während ein Kreuzer und ein Hilfsschiff aufgrund der Unfähigkeit des britischen Admirals entkamen. Alle acht Schiffe des Geschwaders hatten sich entweder den Falklandinseln genähert oder lagen inmitten der Inseln vor Anker, was darauf hindeutet, dass das Geschwader nicht nur die Funkstation zerstören, sondern auch die Falklandinseln einnehmen wollte.

Es waren acht deutsche Schiffe anwesend. Historiker geben die Anwesenheit von sieben Schiffen zu, streichen aber das achte aufgrund des gefälschten Berichts von Admiral Sturdee an die Admiralität vom 19. Dezember 1914. (3) Die Maxime lautet: Weil es nicht in den offiziellen Berichten steht, kann es nicht sein. Das ist dieselbe Maxime, die auch für die Existenz deutscher U-Boote gilt, die in dem von Norddeutscher Lloyd gebauten kombinierten Fracht- und Passagierschiff **SEYDLITZ**, 7942 BRT, entladen wurden, was den Hinweis darauf liefert, was Spee befohlen worden war.

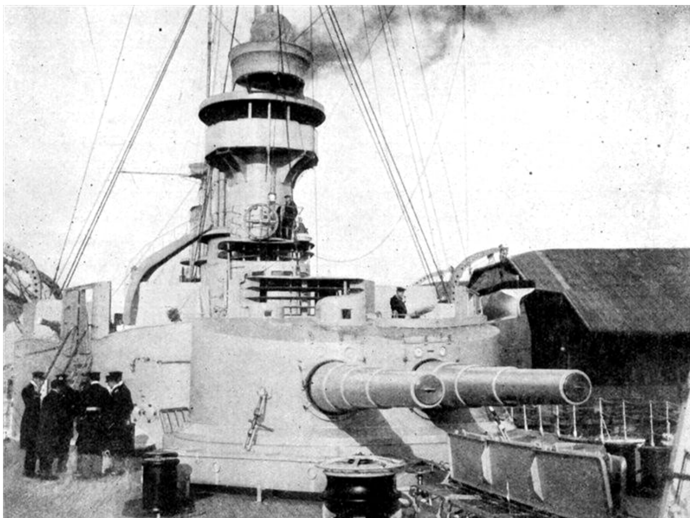


Die Seydlitz gehörte zur Feldherren-Klasse des NDL. Ihre Schwesterschiffe waren u. a. die Zieten, Roon, Gneisenau, Yorck und Goeben. Das Schiff besaß einen Schornstein, zwei Masten sowie eine Geschwindigkeit von 13,5Kn. An Bord fanden 66 1.Klasse, 107 2.Klasse, 138 3.Klasse Passagiere und 1980 Zwischendeckspassagiere Platz.
Der Stapellauf erfolgte am 25.Oktober 1902 und am 5.August 1903 startete die Seydlitz zur Jungfernfahrt nach Ostasien. Am 22.Februar 1905 fuhr sie zum ersten Mal nach Australien. Die erste Bremerhaven-New York Reise begann am 31.März 1906. Am 15.März 1913 fuhr das Schiff nach Südamerika. Bis 1914 bestritt die Seydlitz sechs Reisen nach Ostasien, 18 nach Australien und 8 auf dem Nordatlantik.
Am 3.August 1914 war die Seydlitz Richtung Sydney ausgelaufen, aber auf Grund des 1.Weltkrieges nahm es Kurs auf Valparaiso. Dort wurde es als Hilfsschiff des Kreuzergeschwaders Graf Spee in Betrieb genommen. Am 28.Dezember 1914 wurde die Seydlitz in San Antonio interniert.
Am 1.September 1920 kam sie zurück nach Deutschland und wurde umgebaut. Am 12.November 1921 unternahm sie ihre erste Nachkriegsreise nach Südamerika und am 11.Februar 1922 nach New York. Im Mai 1928 wurden die Passagierunterkünfte modernisiert.
Am 21.Juli 1931 wurde die Seydlitz in Bremerhaven aufgelegt und 1933 abgewrackt.

Am Tag vor Kriegsausbruch war die **SEYDLITZ** von Sydney aus nach Südamerika gefahren und lag in Bahía Blanca in der Nähe des argentinischen Hauptmarinestützpunkts, wo sie auf Anweisungen wartete. Nach der Ankunft des deutschen Geschwaders in Valparaiso am 3. November erhielt die **SEYDLITZ** den Befehl, die lange Reise durch die Magellanstraße zum chilenischen Hafen anzutreten, der, wie bereits erwähnt, das Mobilisierungszentrum für deutsche Reservisten und Freiwillige in Südamerika war, und dort ihren Personalbedarf zu verschiffen. Danach fuhr sie zurück zur San Quintín Bay im Golf von Penas und wartete auf die anderen sieben Schiffe des Geschwaders.

Am 13. November 1914 luden die **LEIPZIG** und die **DRESDEN** in Valparaiso Proviant ein, während Baron von Erckert und Konsul Gumprecht zu einer Konferenz an Bord der **DRESDEN** gingen, da die beiden Befehlshaber neue Anweisungen aus Berlin für Admiral Spee erhalten hatten.

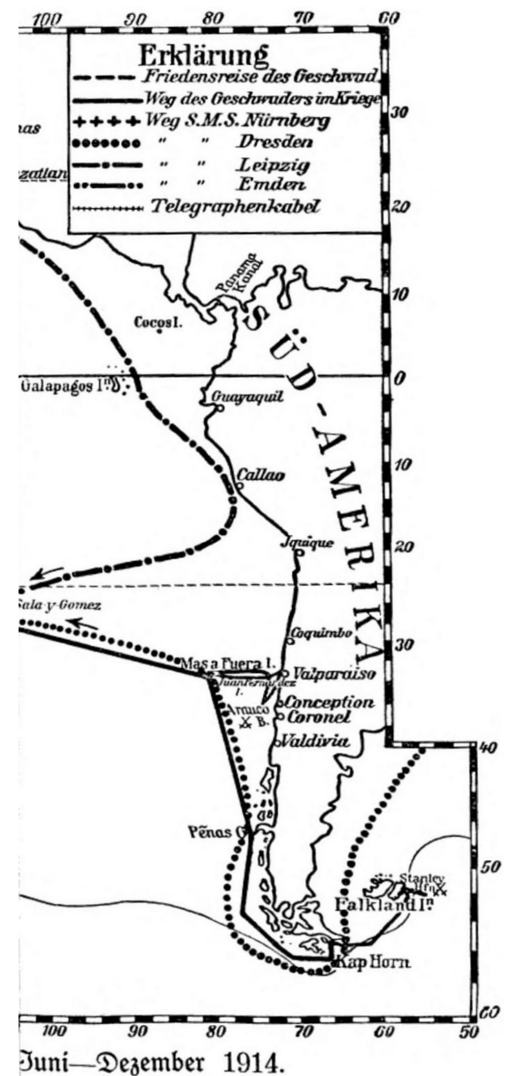
Am 15. November verließ das Geschwader Mas-a-Fuera und nahm mit acht Knoten Kurs auf den Golf von Penas. Am nächsten Tag erhielt von Spee eine Nachricht aus Berlin, die über Valparaiso weitergeleitet wurde und in der er nach seinen Absichten und dem Zustand seiner Munition gefragt wurde. Er antwortete, dass sein Plan sei, die britische Blockade zu durchbrechen und mit seinem Geschwader Deutschland zu erreichen. Nachdem sie ihre Munition zusammengelegt hatten, verfügten seine Panzerkreuzer über je 445 8,2-Zoll- und 1100 5,9-Zoll-Granaten, während die kleinen Kreuzer je 1860 4,1-Zoll-Granaten hatten.


Achterer 21-cm-Doppelturm der Scharnhorst

Am 18. November trafen die **DRESDEN** und die **LEIPZIG** auf offener See wieder auf das Geschwader und überbrachten die Kabel aus Berlin, die von Washington an den deutschen Konsul in Valparaiso weitergeleitet wurden. In einem dieser Telegramme, das vor der Schlacht von Coronel datiert war, hatte die deutsche Admiralität vorgeschlagen, den Pazifik zu verlassen, um den Kreuzerkrieg im

Atlantik fortzusetzen und das Geschwader in zwei starken Gruppen zu halten. Schwere Einheiten der Hochseeflotte wurden für die letzte Etappe der Heimreise versprochen. Die Texte erwähnten auch die wahrscheinlichen Ausfahrten der britischen Schlachtkreuzer **INVINCIBLE**, **INFLEXIBLE** und **INDOMITABLE** aus dem Mittelmeer, aber Spee bezweifelte, dass die Royal Navy ihre modernsten Großkampfschiffe in den Südatlantik schicken würde, um nach ihm zu suchen. Diese falsche Annahme und ein Telegramm, das am 15. November von deutschen Agenten in Punta Arenas geschickt wurde und in dem bestätigt wurde, dass keine Kriegsschiffe in Port Stanley erwartet wurden, vermittelten Spee ein ganz anderes Bild als die Realität.

Am 21. November lief das Geschwader in die Bucht von San Quintín ein, um Kohle zu laden, und fand die **SEYDLITZ** dort vor. Das Geschwader befand sich nun in der Formation, die siebzehn Tage später Port Stanley angreifen sollte: die Kreuzer **SCHARNHORST** und **GNEISENAU**, **NÜRNBERG**, **LEIPZIG** und **DRESDEN**, der HAPAG-Kohlendampfer **BADEN**, Baujahr 1913, 7676 Bruttoregistertonnen, und die in Hamburg-Südamerika 1914 gebaute **SANTA ISABEL**, 5199 Bruttoregistertonnen, sowie das Hilfspassagierschiff **SEYDLITZ**.



Pochhammer, der Erste Offizier der **GNEISENAU**, war neugierig auf die **SEYDLITZ**. Sie sollte ein Lazarettschiff sein, hatte aber keine Rotkreuz-Kennzeichnung. Es gab zwölf Chirurgen, die auf die fünf Kreuzer verteilt waren, aber kein Chirurg oder Krankenpfleger der **SEYDLITZ** wurde je gesehen. Sie war bewaffnet, aber kein Truppenschiff. Aus kleineren Beobachtungen an anderer Stelle in seinem Buch geht hervor, dass er mehr über die **SEYDLITZ** wusste, als er sagen wollte, aber er überlässt es uns, ihren wahren Zweck zu erraten.

Am 4. November hatte der britische Marinestab drei Kabel geschickt: eines an Admiral Stoddart vor Montevideo mit den Kreuzern **CARNARVON, CORNWALL** und **DEFENCE**, in dem er ihn anwies, die Ankunft von **CANOPUS, GLASGOW, OTRANTO** und **KENT** abzuwarten.

Der Gouverneur der Falklandinseln erhielt das zweite Telegramm, in dem er vor der möglichen Ankunft des deutschen Geschwaders gewarnt wurde. In diesem Fall sollte er seine Hilfstruppen in abgelegenen Häfen oder Buchten verstecken, die Zerstörung aller nützlichen Vorräte verhindern und alle Codebücher verstecken, sollten die deutschen Schiffe gesichtet werden.

Das dritte Telegramm an Admiral Jellicoe, Oberbefehlshaber der Großen Flotte, wies ihn an, die modernen Schlachtkreuzer **INVINCIBLE** und **INFLEXIBLE** nach Devonport zu schicken, um sie umzurüsten und fertig zu machen, damit sie am Freitag, den 13. November 1914, unter Vizeadmiral Sturdee nach Amerika auslaufen konnten. Der First Sea Lord Fisher bat darum, diesen Termin aus abergläubischen Gründen auf Mittwoch, den 11. November, zu verlegen.

Von der Bucht von St. Quintín zum Kap Hoorn

In der Bucht von St. Quintín, einer felsigen Bucht mit schneebedeckten Bergen im Hintergrund, legte das Geschwader an. Die Schiffe der Kosmos-Linie - **AMASIS**, **MEMPHIS** und **LUXOR** - brachten Kohle aus Punta Arenas, Coronel und El Callao heran.

"Durch das häufige Bekohlen wurden wir effizienter, um die Schwierigkeiten der Arbeit zu lösen", schrieb Pochhammer: *"Jetzt benutzten wir Frachtnetze mit einer Segeltuchauskleidung. Eines davon war so groß, dass es bei ruhigem Wasser anderthalb Tonnen Kohle aufnehmen konnte. Wir hatten auch Briketts, die wir unten als Ballast verstauen konnten. Wegen des aufgewirbelten Staubs war das eine unangenehme Arbeit, bei der man eine Schutzbrille aufsetzen musste."*

"Sobald die Bunker voll waren, fingen wir an, Kohle in ungeahnten Mengen an Deck zu stapeln, denn wir hatten eine lange Reise vor uns und niemand konnte sagen, wie es auf der Atlantikseite laufen würde. Beide Seiten des Zwischendecks beulten sich aus, und wir mussten Versteifungen einsetzen, um zu verhindern, dass sich die Schiffsseiten bogen. Zwischen dem dritten und vierten Schornstein befanden sich die Kohle und die Ruderboje. Das Kartoffellager hinter der Kommandobrücke wurde zum Kohlelager. Jede freie Fläche auf dem Oberdeck wurde zu einem Kohlelager. Wie ich schon sagte, war es nicht angenehm, überall über und unter Deck Kohle zu lagern, denn dadurch konnte man sich nicht frei bewegen, der Staub kam überall hin und ich war mir nicht sicher, wie wir den Feind in einem solchen Zustand angreifen konnten. Möglicherweise würde bis dahin alles von den Decks und aus den Bunkern verschwinden, aber wer kann das schon sagen?"

Am 26. November brach das Geschwader in Richtung Kap Hoorn auf. Die See wurde gelegentlich von orkanartigen Winden aufgepeitscht, wobei die beiden schlimmsten Tage der 27. und 30. waren. Die **SCHARNHORST** und die **GNEISENAU** kamen gut damit zurecht, aber die drei kleinen Kreuzer waren mit der ganzen Kohle an Deck so kopflastig, dass ihre Reling das Meer berührte und große Wellenkämme über sie hinwegfegten. Als er die Gefahr erkannte, befahl von Spee, die Kohle auf den Decks der kleinen Kreuzer abzuwerfen.



Das Kreuzgeschwader auf der Fahrt um Kap Horn, Ende November 1914

Am 2. Dezember wurde das Wetter vor dem Horn neblig und ruhig. Das britische Vollschiff [Großsegler] **DRUMMUIR** mit 3.000 Tonnen englischer Kohle an Bord wurde von der **LEIPZIG** gestoppt und erbeutet. Um 0500 Uhr am Morgen des 3. Dezember ankerte das Geschwader am Ostende der Picton-Insel im Beagle-Kanal. Die **DRUMMUIR** wurde zwischen der **BADEN** und der **SANTA ISABEL** „eingeschlossen", während ihre Kohle auf die kleinen Kreuzer umgeladen wurde. Sobald sie leer war, wurde ihre Besatzung an Bord der **SEYDLITZ** gebracht und das Segelschiff mit Sprengstoff in tiefen Gewässern an der Drei-Meilen-Grenze versenkt.

Aus der Anhäufung großer Mengen Kohle an Bord aller acht Schiffe des Geschwaders wird deutlich, dass es nicht die Absicht war, die Falklandinseln über den Zeitraum hinaus zu besetzen, der notwendig war, um die Aufgabe zu erfüllen, die Admiral von Spee gestellt worden war. Der Admiral hatte Berlin mitgeteilt, dass er sich auf den Heimweg machen würde, und das war wohl auch sein letztes Ziel.

Auf einer Sitzung des Admiralstabs und der Kommandanten am 6. Dezember gab von Spee bekannt, dass der Angriff am 8. Dezember 1914 beginnen würde. Marinehistoriker haben gerätselt, warum der Admiral seinen Besatzungen drei Tage Zeit für die Suche und die Erkundung der Insel Picton gab und den Angriff absichtlich auf den 8. Dezember verschob. Die wahrscheinliche Antwort lautet: So wie der Erste Seelord Admiral Fisher aus Gründen des nautischen Aberglaubens die britische Admiralität um die Erlaubnis bat, die Schlachtkreuzer zwei Tage früher als am Freitag, den 13. November, auslaufen zu lassen, muss man wissen, dass

Admiral von Spee ein gläubiger Katholik war und der 8. Dezember in Argentinien ein religiöser Feiertag ist (Mariä Himmelfahrt).

Möglicherweise hoffte von Spee, dass sein eigenes Vorhaben aus demselben Grund begünstigt würde, aus dem Admiral Fisher versuchte, Ungnade zu vermeiden, wenn er am Freitag, dem 13. auslief. Ob die argentinische Regierung in irgendeiner Weise an der Wahl des Datums 8. Dezember beteiligt war, können wir nur vermuten, aber nie erfahren.

Auf der Befehlshaberkonferenz erklärte Pochhammer, dass der Angriff auf Port Stanley offenbar vor allem die Zerstörung der Kohle- und Proviantlager, der Schiffsreparaturanlage und des Funktelegrafiekomplexes sowie aller anderen Einrichtungen zum Ziel hatte, die dem Feind bei der Fortsetzung des Krieges von Nutzen sein könnten. Die **GNEISENAU** und die **NÜRNBERG** sollten die Zerstörungsarbeiten durchführen, während die anderen Kreuzer die Operation "im Hintergrund" deckten.



Um 0500 Uhr am Morgen des 8. Dezember 1914, als das Geschwader in See stachen und Kurs auf die Falklandinseln nahm, erhöhten die beiden eingesetzten Kreuzer die Geschwindigkeit und lösten sich vom Hauptverband. Um den Eindruck zu erwecken, dass es etwas an der Operation gibt, das er lieber geheim halten möchte, erwähnt Pochhammer nicht, dass die **BADEN**, die **SANTA ISABEL** und die **SEYDLITZ** am frühen Abend des 7. Dezembers von der Insel Picton abfuhren. Diese drei Unterstützungsschiffe müssen zu diesem Zeitpunkt aufgebrochen sein, um sich in den kurzen Stunden der Dunkelheit in Point Pleasant zu verstecken und zu verhindern, dass sie von den Ausguckern auf der Anhöhe vor Port Stanley gesehen werden, wenn sie sich nähern. Anders kann es nicht gewesen sein, denn zur Überraschung aller tauchten sie am späten Morgen des 8. Dezembers unter der Küste auf, um sich aus dem Staub zu machen.

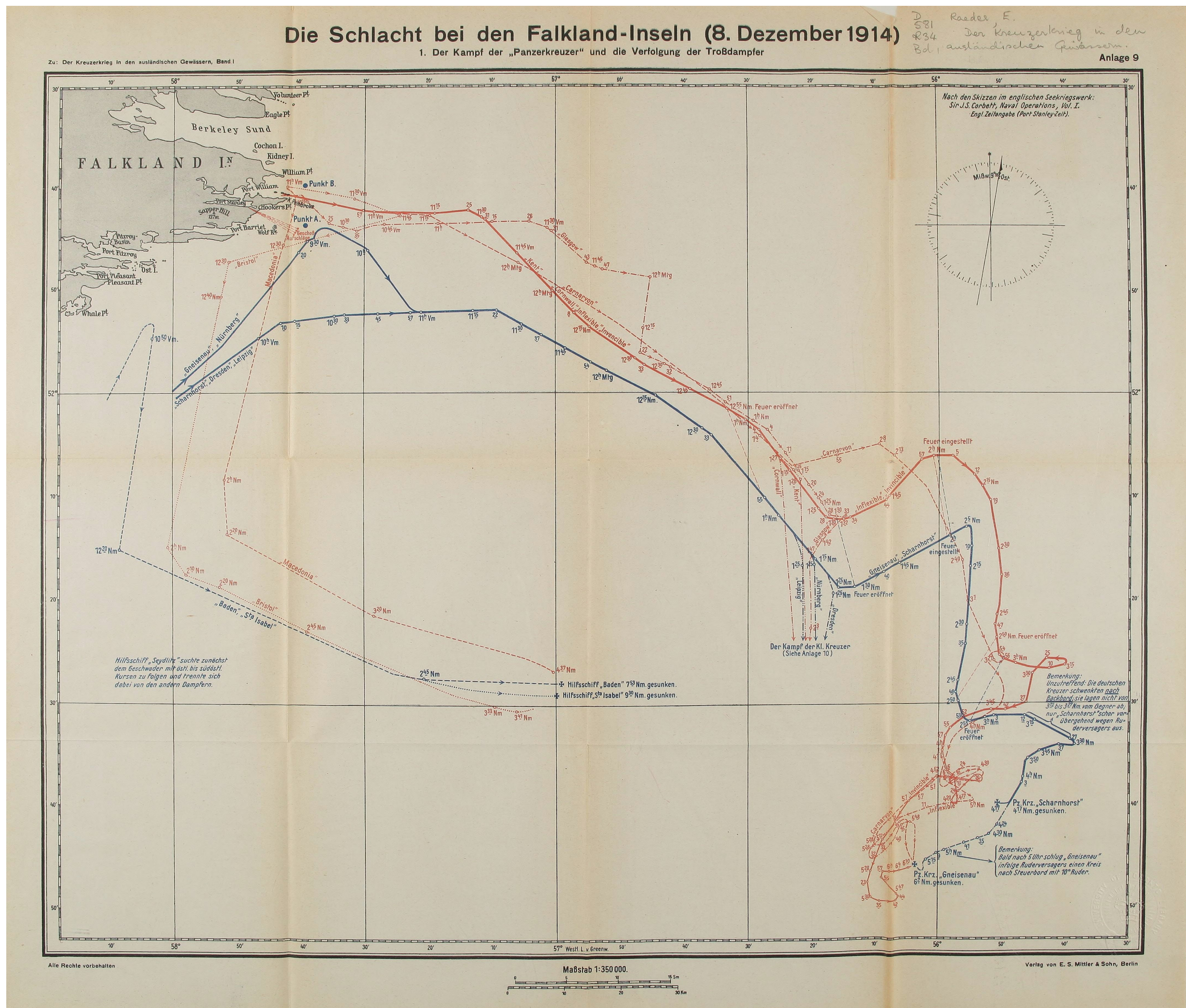
Die Auswirkungen der Schlacht um die Falklandinseln

Im Hinblick auf die Erzählung in diesem Buch interessieren uns nur die Absichten des deutschen Admirals in Bezug auf die Falklandinseln und nicht die Begegnung mit den britischen Streitkräften, die in der deutschen Seekatastrophe endete. Admiral Sturdee's Despatch an die britische Admiralität(3) kann auf verschiedenen Internetseiten nachgelesen werden.

Um 10:30 Uhr am Montag, den 7. Dezember 1914, war die britische Hauptstreitmacht unter Admiral Sturdee in Port Stanley angekommen und begann mit dem Einlaufen. Das britische Geschwader bestand aus den Schlachtkreuzern **INVINCIBLE** und **INFLEXIBLE**, den Kreuzern **CARNARVON, CORNWALL, KENT, BRISTOL** und **GLASGOW** sowie dem bewaffneten Handelskreuzer **MACEDONIA**.

Es war ein perfekter Spätfrühlingstag - maximale Sicht, eine ruhige See, strahlende Sonne, klarer Himmel, leichte Brise und Wind aus Nordwest. Um 8 Uhr am nächsten Morgen meldeten die Ausgucke auf dem Sapper Hill die Annäherung von **GNEISENAU** und **NÜRNBERG**. Zwanzig Minuten später wurde der Rauch der anderen Einheiten in einer Entfernung von etwa zwanzig Meilen gesehen. Um 9.20 Uhr eröffnete das gelandete Überwachungsschiff **CANOPUS** in Port Stanley das Feuer aus 11.000 Metern Entfernung, woraufhin die beiden deutschen Kreuzer

abdrehten, und um 9.45 Uhr, als bis auf die **BRISTOL** alle britischen Geschwader den Anker gelichtet und den Hafen verlassen hatten, waren die fünf deutschen Kreuzer mit dem Rumpf nach Südosten sichtbar. Um 1020 Uhr wurde das Signal zur allgemeinen Verfolgung gegeben.



Die Seydlitz wird hier auf der Originalkarte erwähnt. Erich Raeder: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern, Band 1. Berlin 1922

Phantasievolle britische Marinerechnungen oder Wie die Seydlitz zum Schiff wurde, das nie war

In Sturdees Bericht heißt es:
*"Um 1127 Uhr erhielt die **BRISTOL** die Information, dass drei feindliche Schiffe vor Point Pleasant aufgetaucht waren, wahrscheinlich Kohlenschiffe oder Transporter. Die **BRISTOL** wurde daher angewiesen, die **MACEDONIA** zu nehmen und die Transporter zu zerstören."*

Dies ist ein falscher Bericht. Drei "Kohlenschiffe oder Transporter" kamen unterhalb von Point Pleasant hervor, die **BRISTOL** und **MACEDONIA** verfolgten die **BADEN** und **SANTA ISABEL**, das dritte hat man entkommen lassen. Das ist eine Tatsache, die in Aktion mit gegnerischen Transportern hätte berichtet werden müssen. Der "glorreiche Sieg" bei den Falklandinseln sieht weniger respektabel aus, wenn gegen eine überwältigend überlegene Streitmacht mit der gleichen Anzahl von Schiffen 25 % der deutschen Streitkräfte entkamen. Pochhammer bemerkte dazu: (4)

*"Die schnelle **SEYDLITZ** schaffte es zu entkommen. Die Offiziere des bewaffneten Handelskreuzers **HMS MACEDONIA** sagten mir, dass sie aufgrund ihrer Geschwindigkeit dachten, sie müsse ein Hilfskreuzer sein."*

Am Tag nach der Schlacht lief die **SEYDLITZ** in San Antonio Oeste ein und wurde von den Argentiniern sofort als deutsches Hilfskriegsschiff interniert.

Das Geheimnis der SEYDLITZ

Nirgendwo gibt es eine Erklärung für die Anwesenheit des Norddeutschen Lloyd-Liners **SEYDLITZ** auf den Falklandinseln am 8. Dezember 1914, der in Friedenszeiten 2000 zahlende Passagiere beherbergte. Der Angriff auf die Falklandinseln war eine Vergeltung für die Invasion und Besetzung der deutschen Kolonie Samoa am 29. August 1914, bei der der Gouverneur und seine Mitarbeiter nach Fidschi deportiert worden waren. Der einzig denkbare Grund dafür, dass sich das Passagierschiff **SEYDLITZ** auf den Falklandinseln aufhielt und alle acht Schiffe des Geschwaders von Admiral von Spee gemeinsam dorthin fuhren, um die Funktelegrafie-Station zu zerstören und den Gouverneur zu "entführen", war, nicht nur den Gouverneur und seinen Stab zur Deportation nach Deutschland zusammenzutreiben, sondern auch das gesamte britische Militärpersonal und dessen Helfer. Die **SEYDLITZ** würde auch zur Verfügung stehen, um die Besatzungen von Schiffen der Entente aufzunehmen, die auf dem langen Heimweg gesunken waren.



Bronzestatue, die den Turm des "La Prensa" Gebäudes krönt

Nirgendwo in den historischen Aufzeichnungen des argentinischen Außenministeriums oder in seinen Archiven wird die Schlacht um die Falklandinseln erwähnt, obwohl dies eine Zone war, die den Argentiniern nicht gleichgültig sein konnte. Die Anwesenheit des deutschen Geschwaders bei Picton im Beagle-Kanal, einer Insel, die Argentinien damals von Chile beanspruchte, rief keine Reaktion hervor. Die Schlachtschiffe **SAN MARTIN** und **PUEYRREDÓN**, die in den Beagle-Kanal entsandt worden waren, um *"die Einhaltung der argentinischen Neutralität zu gewährleisten"*, scheinen keinen Bericht über das Ereignis geschickt zu haben, und Pochhammer erwähnt nicht, dass er sie dort gesehen hat.

Auch die Zeitungen scheinen geknebelt worden zu sein. Am 17. Dezember 1914 beschrieb ein Korrespondent von La Prensa in Punta Arenas ein Interview mit Mitgliedern der **DRESDEN**-Besatzung, deren Erklärungen sich mit denen aus anderen Quellen deckten:

"Es sieht so aus, als ob es das Ziel der deutschen Kriegsschiffe war, die Malwinen in Besitz zu nehmen und vorher die Funkstation zu zerstören".

Aber danach wurden die Rollläden komplett heruntergelassen. Wie hätte die argentinische Regierung reagiert, wenn Admiral von Spee die oben beschriebenen Absichten gehabt hätte und sich sein Geschwader mit der Besatzung der Falklandinseln auf dem "Gefängnisschiff" **SEYDLITZ** nach Deutschland abgesetzt hätte? War sie an den diplomatischen Planungen mit den Deutschen in Valparaiso im November 1914 beteiligt?

Es gibt gute Gründe zu vermuten, dass sie es waren. Es ist bemerkenswert, dass weder in den Akten des argentinischen Außenministeriums noch in seinen Archiven ein Hinweis auf die Schlacht um die Falklandinseln 1914 zu finden ist. Dennoch hat der argentinische Diplomat Josè Munoz Aspiri schließlich in seiner Funktion als Leiter des Generalarchivs des

Außenministeriums die 12-bändige "Historia de las Malvinas" (Ed. Oriente, 1966) zusammengestellt, die die folgenden zwei Hinweise enthält:

1. Laut dem ehemaligen argentinischen Botschafter Cambioti, der zu Beginn des Ersten Weltkriegs argentinischer Konsul war, zeigten ihm die Deutschen eine spezielle Karte, auf der die britischen Kolonien verzeichnet waren, die "ihren rechtmäßigen Besitzern" zurückgegeben werden sollten, und auf der auch die Rückgabe der Falklandinseln an Argentinien verzeichnet war.

2. In einer vom argentinischen Konsul Adolfo Blanc unterzeichneten Erklärung vom 4. Juli 1953 heißt es: ***"Nach Aussagen, die ich damals hier und in England gesehen habe, hatte von Spees Geschwader vom Kanzleramt und der deutschen Admiralität die Anweisung erhalten, die argentinische Souveränität über den Archipel zu beanspruchen, sobald er in Port Stanley vor Anker gegangen war."***

Der Erzfeind Argentiniens war schon immer England oder Großbritannien. Am 3. Januar 1833 marschierte Großbritannien auf den Falklandinseln ein und besetzte sie, als der Vertrag über Freundschaft, Handel und Schifffahrt zwischen beiden Ländern in Kraft war. Dies war das fünfte Mal, dass die Briten seit 1763 in argentinisches Territorium eindrangen, während der siebte Versuch in den Blockaden von 1845 bis 1847 mündete. In Argentinien hatte sich daher das unbehagliche Gefühl breit gemacht, dass eines Tages eine weitere britische Marine- und Militärmacht, die sich auf den Falklandinseln versammelt hatte, plötzlich vor der argentinischen Haustür auftauchen würde, um sich zu holen, was sie wollte, und 1908 waren alle argentinischen Befürchtungen und Verdächtigungen berechtigt.

"Dieses Jahr 1908 ist durch ein äußerst wichtiges Ereignis in der Geschichte der Falklandinseln gekennzeichnet. Am 21. Juli wurden die Letters Patent mit dem Großen Siegel gestempelt und damit die Falklandinseln als Dependenz gegründet." (5)


By Warrant under the Queen's Sign Manual.
Muir Mackenzie

Beispiel eines Letters Patent, um das Amt des Generalgouverneurs von Australien zu begründen; unterzeichnet von Königin Victoria am 29. Oktober 1900

In einer offiziell geförderten Publikation (6) zur Zeit des Konflikts 1982 schrieb Konteradmiral Laurio H. Destefani über dieses Letters Patent: *"Das Außergewöhnlichste an dieser beispiellosen Souveränitätserklärung ist, dass sie so skrupellos durchgeführt wurde und einen Teil unserer Territorien Feuerland und Santa Cruz sowie die chilenische Provinz Magallanes einschloss."*

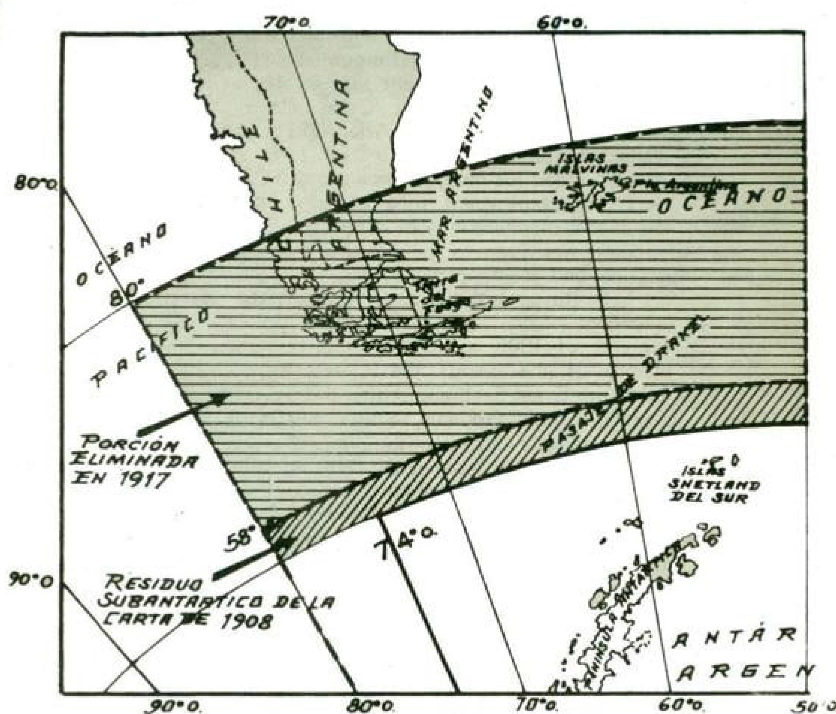
Um zu verstehen, warum die argentinische Regierung dieses Letters Patent für ein hinterhältiges und betrügerisches Mittel hielt, das als Vorspiel für einen Krieg benutzt wurde, muss man sich die Texte sehr genau ansehen.

Das von König Edward VII. unter dem Großen Siegel unterzeichnete Letters Patent aus dem Jahr 1908 war das Instrument, mit dem die britischen Behörden verschiedene Länder, Inseln und Hoheitsgewässer im Südatlantik als ihr Herrschaftsgebiet beanspruchten. Der Anspruch auf das Recht, große Gebiete der Erdoberfläche in Besitz zu nehmen, beruhte allein auf der britischen Besetzung der Falklandinseln.

Das Letters Patent in diesem Fall waren von hochkompetenten Kartographen erstellt worden, die sich mit Breiten- und Längengraden auf einer Karte auskannten und die Namen von Territorien buchstabieren konnten. Der Text wurde von den klügsten britischen Juristen verfasst, die darin geschult waren, die Absichten ihrer Regierung prägnant und präzise in gutem Englisch zu formulieren. Und das Ganze wurde immer wieder auf Fehler überprüft, bevor der König seine Unterschrift leistete.

Das Letters Patent von 1908 wurde absichtlich so formuliert, dass es mehrdeutig und verwirrend ist, was ihren vollen Zweck und ihre Absicht betraf. Sie benannten den Gouverneur der Inselgruppen Südgeorgien, Süd-Orkneys, Süd-Shetlands und Sandwich-Inseln ***"und das als Graham's Land bekannte Gebiet im Südatlantik südlich des 50. südlichen Breitengrades und zwischen dem 20. und dem 80. westlichen Längengrad gelegen"***.

Es gibt keinen Ort wie Graham's Land. Es gibt eine Halbinsel Graham Land in der Antarktis, deren Position genau bekannt ist und deren Ausdehnung nicht annähernd dem 60. Breitengrad entspricht. Außerdem liegt sie südlich des 58. Breitengrades und nicht des 50. Breitengrades, wodurch das riesige fiktive "Graham's Land" möglicherweise in Patagonien liegt. Siehe Karte. 1917 wurden die argentinischen und chilenischen Botschafter in London vorgeladen, um über eine Änderung des Letters Patent von 1908 informiert zu werden, in dem weitreichende Änderungen vorgenommen worden waren. Die Briten beanspruchten nun *"alle Inseln und Gebiete zwischen dem 20. westlichen Längengrad, die südlich des 50. südlichen Breitengrades liegen, und alle Inseln und Gebiete zwischen dem 50. westlichen Längengrad und dem 80. westlichen Längengrad, die südlich des 58. südlichen Breitengrades liegen und somit den Südpol erreichen"* als britisches Herrschaftsgebiet.



Das Gebiet, über das Großbritannien die Vorherrschaft anstrebte

Um die Unklarheit über Grahams Land zu beseitigen, wurde in der Änderung von 1917 festgelegt, dass:
"Das Gebiet, das als Graham Land bekannt ist und im Südatlantik südlich des 50. südlichen Breitengrades und zwischen dem 20. und 80. westlichen Längengrad liegt, gehört zu unserem Herrschaftsgebiet..."

Graham Land ist eigentlich eine kleine Halbinsel in der Antarktis zwischen 50° W und 80° W und südlich von 58° S. Daher ist es ein Gebiet, das von der Änderung von 1917 umfasst ist, und es bestand keine Notwendigkeit, "die Unklarheit zu beseitigen", weil es nicht mehr relevant war, WENN es nicht Teil des geheimen Plans zum Angriff auf Argentinien war. Deshalb musste die Aussage über Graham Land gemacht werden, wobei die nördlichste Ausdehnung als "südlich des 50. Breitengrades Süd", also auf dem argentinischen Festland, beibehalten wurde, um Argentinien daran zu erinnern, dass dieser Teil Patagoniens von Großbritannien beansprucht wurde und zur Disposition stand.

Als die Zeit nach 1908 reif war, beabsichtigte Großbritannien, Argentinien anzugreifen, um die Spitze Südamerikas und ihre Inseln in der Nähe von Kap Hoorn als wichtigen Marinestützpunkt

zu besetzen, um den Seeverkehr durch die Drake's Passage zu kontrollieren, insbesondere die deutsche Schifffahrt im Falle eines Krieges.

Aus all dem geht hervor, dass, wenn die Falklandinseln im Dezember 1914 von ihrem Eroberer Admiral von Spee zum argentinischen Herrschaftsgebiet erklärt und von den Deutschen und Argentiniern befestigt worden wären, die so genannte "Falklandinseln-Abhängigkeit" aufgehört hätte zu existieren. Es ist also klar, dass Großbritannien noch 1917 die Absicht hatte, in Teile Patagoniens einzumarschieren und sie als Teil der Falklandinseln zu besetzen. Doch 1918 hatten die schrecklichen Verluste an Männern und Material auf den Feldern von Flandern den Enthusiasmus der Briten für weitere Abenteuer zum Aufbau eines fremden Reiches gedämpft.

Sie erinnerten sich an ihr schlechtes Abschneiden bei den Dardanellen und mussten nun Patagonien von der See aus angreifen, wo sie mit den frischen, deutsch ausgebildeten nationalen Armeen Argentiniens und Chiles konfrontiert wurden, die von mehreren hunderttausend jungen Männern deutscher Herkunft verstärkt wurden, die die Niederlage im Norden rächen und ihren eigenen südamerikanischen Boden verteidigen wollten. Und bei sechs vorangegangenen Versuchen, in diesen oder jenen Teil des argentinischen Festlandes einzudringen, waren die Briten immer mit schweren Verlusten geschlagen worden. Patagonien war zu viel verlangt, denn auf den Feldern von Flandern hatte der Schurke bereits seinen Meister gefunden.


JUAN PERON feiert seine Wahl zum Präsidenten 4. Juni 1946

In diesem Sinne hatte sich Präsident Perón 1952 geäußert, als er sagte: ***"Wir werden die immense Dankesschuld, die wir unseren Kameraden der deutschen Armee schulden, nie vergessen und auch nicht zurückzahlen können."***

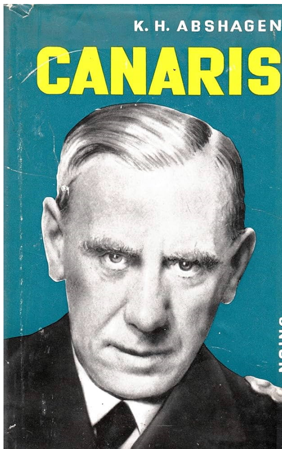
Die geheime Allianz wurde zwar im Monat vor der Schlacht um die Falklandinseln im Jahr 1914 unterzeichnet, wurde aber durch die Erfolge der deutschen Armee an der Westfront in den drei Jahren danach gefestigt.

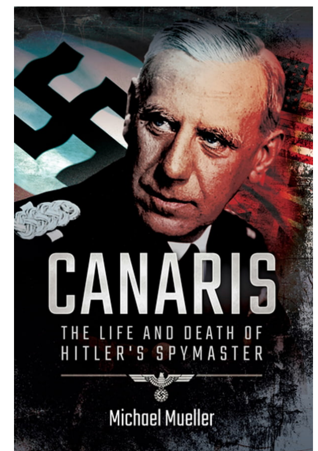
Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs erkannten die argentinischen Führer die wachsende strategische Bedeutung Patagoniens für die jeweiligen siegreichen, aber gegnerischen Machtblöcke, von denen Großbritannien und die Vereinigten Staaten der gefürchtetste waren. Aus diesem Grund wurde das Geheimbündnis mit den deutschen Streitkräften auch nach der Niederlage des Dritten Reiches 1945 und mindestens bis zum Ende des nächsten Jahrzehnts fortgesetzt.

Canaris

Der Kreuzer **DRESDEN** entkam bei der Schlacht um die Falklandinseln dank seiner um einen Knoten höheren Geschwindigkeit. In den nächsten drei Monaten wurde sie entlang der chilenischen Küste und durch die vorgelagerten Inseln verfolgt und schließlich an Deutschlands bevorzugtem Rückzugsort Mas-a-Fuera in die Enge getrieben, wo sie von zwei britischen Kreuzern versenkt wurde. Die meisten Besatzungsmitglieder überlebten und wurden am 24. März 1915 auf der kleinen Insel Quiriquina nördlich von Coronel interniert. Es gab zwar viele Fluchtversuche, aber sie waren alle erfolglos und wurden verpönt, weil sie die Beziehungen zwischen Deutschland und Chile stören könnten.

Im August 1915 erhielt Leutnant Canaris nach Gesprächen mit dem deutschen Minister von Erckert und dem örtlichen Konsul, der die Vorkehrungen traf, die Genehmigung seines Kommandeurs zur Ausreise. Am 5. August 1915 machte er sich aus dem Staub. Laut seiner Personalakte (7) wurde er in Osorno mit Zivilkleidung und einem Pferd ausgestattet und überquerte die Anden (mitten im Winter) nach Argentinien. Im offiziellen Marinebericht heißt es, dass er *"von Neuquen aus den Zug nach Buenos Aires nahm"*, aber das scheint unwahrscheinlich, da es nie eine Eisenbahnlinie zwischen Neuquen und der Hauptstadt gab. Sein Biograf Abshagen berichtet, dass Canaris nach Bariloche fuhr, um Christian Lahusen zu besuchen, der ihm eine Unterkunft auf einem Bauernhof in der Nähe besorgte. (8) Dort machte er die Bekanntschaft einer deutschen Adelsfamilie, den Niebuhrs, über die wir später mehr erfahren werden. Er setzte seine Reise zu Pferd nach Ingeniero Jacobacci fort und nahm die eingleisige Strecke nach San Antonio Oeste. Während er auf den Dampfer **CAMARONES** wartete, der ihn nach Buenos Aires bringen sollte, ging er an Bord der internierten **SEYDLITZ**, um Informationen für Berlin einzuholen. Canaris kam am 21. August 1915 in Buenos Aires an, meldete sich beim Marineattaché und erhielt einen falschen chilenischen Pass. Er segelte an Bord des Dampfers **FRISIA** nach Amsterdam und ging am 30. September in Rotterdam von Bord. Nach einer Nachbesprechung und der Beförderung zum Kapitänleutnant wurde er in die Nachrichtenabteilung des Admiralitätsstabs versetzt und ging nach Spanien, um ein Versorgungssystem für U-Boote im Mittelmeer einzurichten und ein Netzwerk von Informanten aufzubauen, die feindliche Schiffsbewegungen melden sollten. (9)





Fußnoten:

(1) Für den Verlauf des Ostasiengeschwaders im Allgemeinen habe ich mich hauptsächlich auf die Schilderungen von Korvettenkapitän Hans Pochhammer, dem ältesten überlebenden Offizier des Geschwaders, in seinem Buch El Ultimo Viaje del Conde Spee [Graf Spees letzte Fahrt], übersetzt aus dem Deutschen von Kapitän Arturo Celery, Central Naval, Buenos Aires 1927, und Diego Lascano: Graf Spee De China a Malvinas, Stgo de Chile, 2002. Interessante Zusatzinformationen finden sich in Ernest de la Guardia: La primera batalla de las Malvinas, in: Todo es Historia, Nr. 335, Buenos Aires, Juni 1995.

(2) Kapitän Franz von Rintelen: The Dark Invader - Wartime Reminiscences of a German Naval Intelligence Officer, Penguin Books, Nachdruck von 1937 (Taschenbuch), S.175.

(3) Admiral Sturdee's Despatch vom 19. Dezember 1914, veröffentlicht als Beilage zur London Gazette Nr. 29087 am 3. März 1915.

(4) ebd., S. 227

(5) Der vollständige Wortlaut des Letters Patent von 1908 in seiner geänderten Fassung ist in The Falklands Gazette vom 1. September 1908 und 2. Juli 1917 zu finden.

(6) Laurio H. Destefani, Konteradmiral, The Malvinas, the South Georgias and the South Sandwich Islands and the Conflict with Britain, (offizielle Veröffentlichung, die nicht zum Verkauf angeboten wird) Edipress SA, Buenos Aires, 1982.

(7) Aktenvermerk Admiralstab 5.10.1915 BA/MA RM 5/2228 Blatt 247

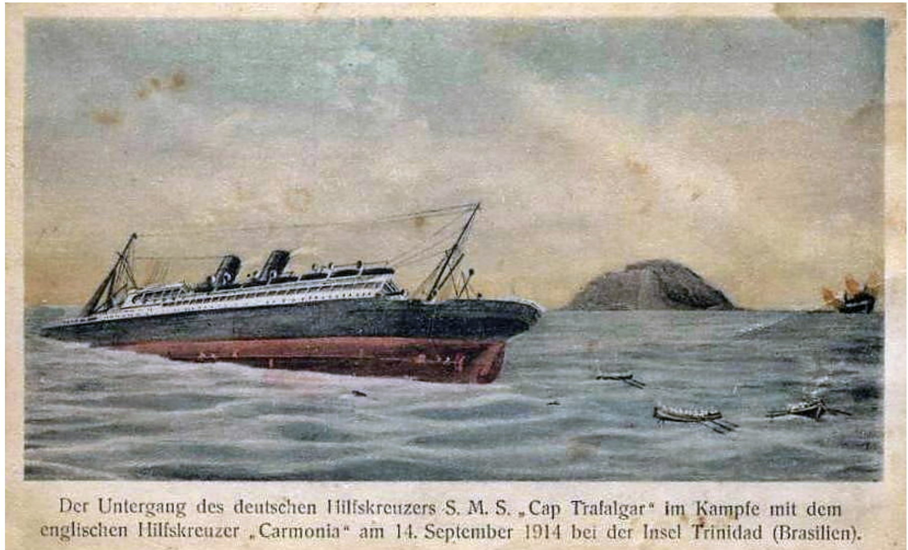
(8) Abshagen, Karl: El almirante Canaris, Buenos Aires 1952

(9) Müller, Michael: Canaris, Propyläen/Ullstein, 2006

KAPITEL 2

Zwischen den Kriegen: Die Marineattachés; Moller und Niebuhr

Die 18.710 BRT große **CAP TRAFALGAR** war ein Hamburg-Süd-Passagierschiff, das im August 1914 auf Anweisung von Korvettenkapitän August Moller, dem Attaché der kaiserlichen deutschen Marine für Südamerika, zu einem Hilfskreuzer umgebaut wurde. Er hatte sein Hauptquartier in Buenos Aires. Am 14. September 1914 wurde die **CAP TRAFALGAR** vor ihrer Einschiffung bei der Insel Trindade vor der brasilianischen Küste von dem bewaffneten Handelskreuzer **CARMANIA** überrascht und so schwer beschädigt, dass sie versenkt werden musste. Die überlebenden zehn Offiziere und 288 Männer wurden zur Internierung nach Argentinien geschickt, wo die meisten den Krieg auf der Insel Martin García im Río Plate verbrachten. Im Laufe der Zeit gerieten sie allmählich in Vergessenheit.


Der Untergang des deutschen Hilfskreuzers S. M. S. „Cap Trafalgar" im Kampfe mit dem englischen Hilfskreuzer „Carmonia" am 14. September 1914 bei der Insel Trinidad (Brasilien).

Im August 1919 suchte eine *"unverschämte bolschewistische Clique"* von etwa sechzig Männern der **CAP TRAFALGAR** Moller auf und verlangte Lohnnachzahlung, Kleidung, Unterkunft und ein Rückflugticket nach Deutschland. Er lehnte ihre Forderungen mit der Begründung ab, dass Berlin ihm keine Anweisungen für ihr Wohlergehen gegeben hatte. In seinem Bericht an Berlin empfahl Moller, die unzufriedenen Männer *"in kleinen Gruppen in getrennten Schiffen zurückzuschicken"*, was 1919 nicht in Frage kam. Schließlich gaben die meisten Männer der **CAP TRAFALGAR** den Kampf auf, vom sozialdemokratischen Deutschland irgendetwas zu bekommen, nicht einmal die Anerkennung ihrer Existenz, und der Großteil von ihnen blieb in Argentinien, wo sie entweder Arbeit im riesigen deutschen Elektrizitätswerk im Hafen von Buenos Aires fanden oder sich in die Provinzen verirrten.


Insel Martin Garcia, Rep. Argentinien. Aufenthaltsort der Internierten Besatzung S. M. S. „Cap. Trafalgar"

Moller sympathisierte nicht mit dem neuen bolschewistischen Geist im Vaterland. Als die deutsche Admiralität ihn 1920 aufforderte, in Berlin zu erscheinen, um mündlich über seine Aktivitäten seit 1914 zu berichten, weigerte er sich *"aus politischen Gründen"*, sagte, dass er seine Akten verbrenne und dass er *"vom 1. April 1920 an der gegenwärtigen deutschen Regierung in keiner Weise mehr dienen werde"* (dies ist im Original stark unterstrichen). Er hielt sein Wort, und als die Bestimmungen des Versailler Vertrags in Kraft traten und Deutschland keine Marineattachés mehr im Ausland haben durfte, widmete er sein Leben fortan der Aufgabe, Argentinien zu einem Bollwerk für diejenigen zu machen, die dem Kaiser und dem Vaterland treu blieben.



Botschafter Wilhelm Faupel bei der Übergabe seines Beglaubigungsschreibens an Francisco Franco (Salamanca, 1936)

Er versuchte, deutsches Geld nach Argentinien zu locken, um dort die Kontrolle der deutschen Rechten zu festigen. Er gründete eine Propagandaorganisation, schürte die Feindschaft gegen die Weimarer Politiker und lehnte öffentlich die neue schwarz-rot-goldene Nationalflagge ab. Er half dabei, Argentinien zu einem Zufluchtsort für Freikorpsmänner zu machen. Im Jahr 1921 stellte er fünfundsiebzig von ihnen in der argentinischen Polizei zum Schutz der deutschen Gemeinden ab. Moller wurde vom argentinischen Direktor der Einwanderungsbehörde, Juan Ramos, unterstützt, der während des Krieges pro-deutsche Pamphlete verfasst hatte. Ramos' Spezialität war es, die Einreise deutscher Sozialisten und Kommunisten nach Argentinien zu verhindern.

Moller führte die Praxis der Ernennung deutscher Militärberater für die argentinische Armee wieder ein. Diese waren nach dem Versailler Vertrag verboten, aber das Truppenamt der Reichswehr war gerne bereit, geheime Absprachen mit Argentinien (und auch China und Bolivien) zu treffen. Ihr Befehlshaber in Argentinien war General Wilhelm Faupel, der später Hitlers Gesandter in Spanien war. Als er 1926 durch Johannes Kretschmer ersetzt wurde, freuten sich die Argentinier, weil sie mit ihm besser zurechtkamen. Minister Gneist sagte in einem Brief an das deutsche Außenministerium am 6. August 1928, dass man die politische und wirtschaftliche Bedeutung seiner Ernennung gar nicht hoch genug einschätzen könne: *"...die argentinische Armee ist in fast allen Bereichen äußerst deutschfreundlich und weiterhin vom deutschen Militärgeist durchdrungen."*

Der wichtigste Argentinier bei der Wiederherstellung der deutschen Militärpräsenz war Generalleutnant José Uriburu, Generalinspekteur des Heeres, der in einem deutschen Regiment gedient hatte. Während des Krieges hatte er in argentinischen Militärkreisen als Propagandist für die deutsche Sache gearbeitet und 1930 den Militärputsch angeführt, der vierzehn Jahre parlamentarischer Demokratie in Argentinien beendete.

Deutscher Einfluss in der argentinischen Armee











Dies ist nicht die deutsche Armee - dies ist die argentinische Armee im Jahr 1941.

Nach dem Ersten Weltkrieg war Argentinien ein attraktives Ziel für Auswanderer aus Deutschland geworden, denen die neue, bolschewistisch inspirierte Form der Sozialdemokratie nicht gefiel. In den frühen 1930er Jahren zählte die Zahl der Reichsdeutschen (Personen mit zwei deutschen Elternteilen) eine Viertelmillion. Volksdeutsche, auch bekannt als Kreolertum, Personen mit überwiegend deutschem Blut, die sich Deutschland eng verbunden fühlten, oder argentinische Staatsbürger, die von zwei deutschen Eltern in Argentinien geboren wurden und bei der Geburt des Kindes nicht die deutsche Staatsangehörigkeit beansprucht hatten, übertrafen diese Zahl erheblich.

Das Aufkommen des Nationalsozialismus in Argentinien erfolgte 1931 und wurde vor allem von deutschen Seeleuten in den Hafengebieten vorangetrieben. Die Doktrin wurde an Bord der Schiffe von Hamburg Süd und HAPAG-Lloyd aus Hamburg importiert, wo die NSDAP eigens ein Büro eingerichtet hatte, um den Kontakt zu deutschen Auswanderern zu pflegen. Sie war mit Gregor Strassers linkem Flügel der NSDAP verbunden, der antikapitalistisch und anti-elitär eingestellt war. Als er 1932 ging, wurden die Aktivitäten des Büros eingestellt, aber als Hitler an die Macht kam, wurde das Büro als NSDAP-Auslandsorganisation (AO) unter dem Hitler-Anhänger Ernst Wilhelm Bohle wiederbelebt.



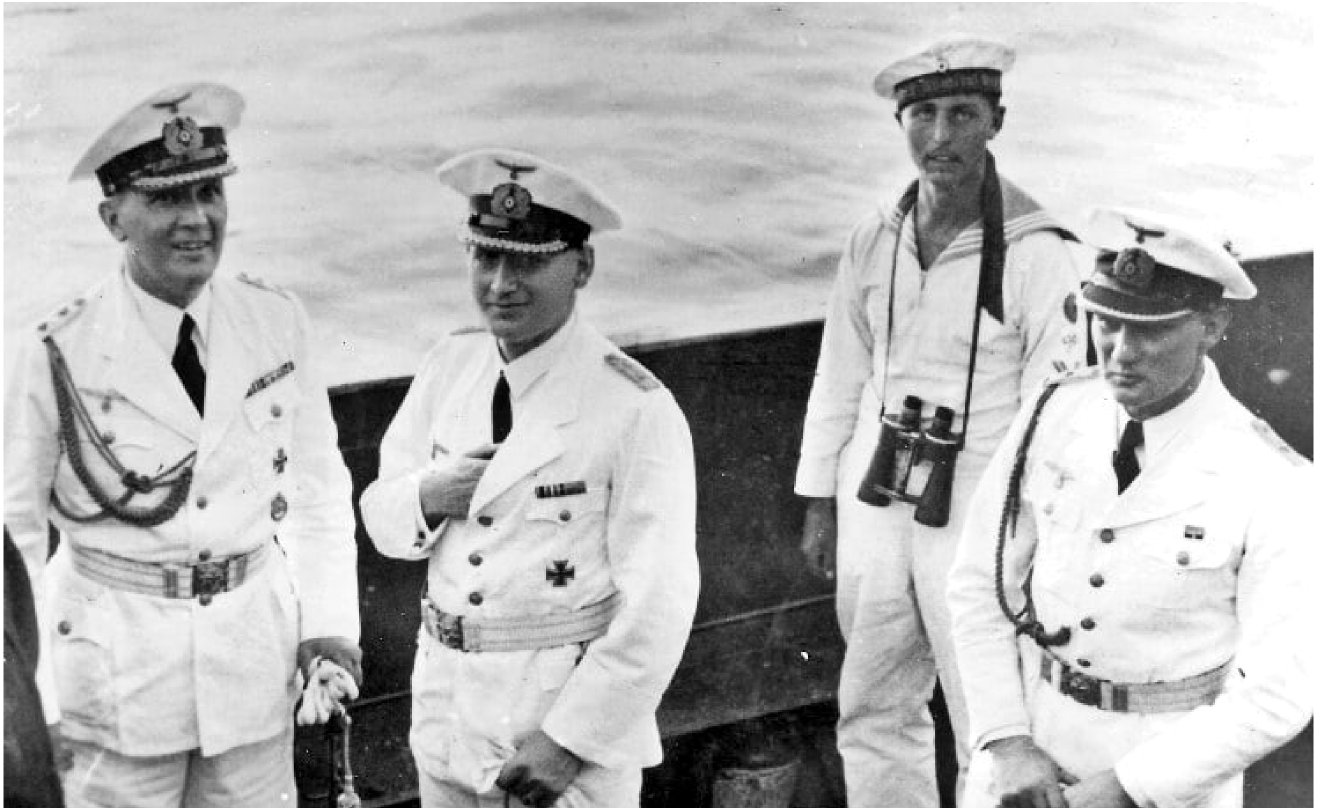
Gesandter I. Klasse SS-Sturmführer Dr. jur. Edmund von Thermann verläßt 1933 mit Gemahlin Berlin mit Ziel Argentinien.

Neben der Hilfe im Hafen, die normalerweise vom diplomatischen Dienst geleistet wird, verteilten die AO-Mitarbeiter Propaganda, spionierten die Schifffahrt aus und unterstützten die Gestapo dabei, alle deutschen Gegner des Nationalsozialismus zu entführen und ins Dritte Reich zu verschiffen. Die argentinische NSDAP wurde am 7. April 1931 mit neunundfünfzig Mitgliedern gegründet. Der neue Minister in Buenos Aires (Argentinien hatte noch mehrere Jahre lang keine deutsche Botschaft), Baron Edmund von Thermann, ging am 10. Dezember 1933 an Land und hielt eine kurze Rede von der Landungsbrücke aus, wobei er die Uniform eines SS-Sturmführers trug und damit mehr oder weniger den Ton für die Zukunft in deutschen Kreisen in Argentinien angab.

Als Hitler 1935 die Beschränkungen des Versailler Vertrages aufkündigte, wurde Dietrich Niebuhr zum Marine- und Luftwaffenattaché für Südamerika ernannt. Wilhelm Canaris, Chef der Abwehr, hatte die Niebuhrs 1915 auf seiner Flucht durch Argentinien kennengelernt. Dietrich Niebuhr, geboren 1888, diente von 1907 bis zu seiner Entlassung nach dem Waffenstillstand in der kaiserlichen Marine und übernahm dann eine Direktorenstelle bei Coarico, einer Firma, die verschiedene deutsche Waffenhersteller vertrat. 1932 trat er wieder in die Reichsmarine ein und wurde vorübergehend als Marineattaché bei der deutschen Gesandtschaft eingesetzt, bis er zu einer intensiven Ausbildung im Marine-Nachrichtendienst nach Berlin gerufen wurde. Als er im Rang eines Kapitäns zur See in den aktiven Dienst zurückkehrte, übernahm er die Leitung des Marine-Nachrichtendienstes in Kiel, wo er auf den alten Familienfreund Canaris traf.

Diese Wiedervereinigung führte dazu, dass Niebuhr als Leiter der Abteilung für Marinespionage in die Abwehr aufgenommen wurde, wo er nun als Vertreter der Abwehr in Buenos Aires tätig war. Gemäß dem Abkommen zwischen der Abwehr und dem Außenministerium vom 1. Mai 1935 erstreckte sich sein Zuständigkeitsbereich als Marine-/Luftwaffenattaché auf ganz Argentinien, Brasilien, Paraguay und (ab Herbst 1937) Chile, ein riesiges Gebiet mit Tausenden von Seemeilen

Küste. Hitler hatte jedoch nachrichtendienstliche Aktivitäten in der Region verboten, und erst im September 1938 erhielt Niebuhr den Befehl, das Spionagenetz in Argentinien und Brasilien zu aktivieren und sein Hauptquartier nach Rio de Janeiro zu verlegen.



14. Dezember 1939: Von links nach rechts: Kapitän Dietrich Niebuhr, deutscher Marineattaché in Buenos Aires, Kapitän zur See Hans W. Langsdorff, mit seiner verwundeten Hand in seiner Uniform, ein nicht identifiziertes Besatzungsmitglied und Oberleutnant zur See Kurt Diggins, in einer Motorbarkasse in Montevideo, Uruguay.
***Kapitän zur See Dietrich Niebuhr, deutscher Marineattaché für Argentinien und die angrenzenden Küsten ab 1938.** Er war der Drahtzieher der GRAF SPEE-Fluchten und organisierte die Marinespionage-Organisation, bis er vom argentinischen Obersten Gerichtshof zur persona non grata erklärt und am 30. Januar 1943 aus Argentinien ausgewiesen wurde.*

Am 20. März 1939 schickte ein militanter Anti-Nazi, Heinrich Jürgens, dem argentinischen Präsidenten Ortiz unaufgefordert eine Reihe von Dokumenten. Das Material suggerierte, dass die NSDAP in Deutschland Informationen über die militärische Verteidigung und die Wirtschaft Argentiniens haben wollte.



Roberto María Ortiz

Es handelte sich um eine plumpe Fälschung, die wahrscheinlich das bevorstehende Handelsabkommen zwischen Argentinien und Deutschland zunichte machen sollte, und Ortiz wusste das. Am 30. März veröffentlichte *Noticías Gráficas*, eine Zeitung, die einem Gegner von Ortiz gehörte, die Fälschung als Evangelium und zwang Ortiz zum Handeln, indem er eine Untersuchungskommission einsetzte.

Der Teil der Fälschung, der Niebuhr als Marineattaché am meisten beschäftigte, waren die Anschuldigungen gegen "*Lahusen Cía*", die größte deutsche Spionageorganisation, und "*Antonio M. Delfino y Cía*", eine Tochtergesellschaft der Hamburger Amerika-Linie und eine Familie, die seit den 1890er Jahren als Etappendienst-Agenten deutsche Interessen in Buenos Aires vertreten hatte. Beide Unternehmen wurden beschuldigt, Spionageberichte über *"Produktion, Schifffahrt, Häfen, Eisenbahnen, Flugplätze und Autobahnen sowie über die klimatischen Verhältnisse"* zu liefern. Diese Publicity war

unerwünscht, denn abgesehen davon, dass sie der Wahrheit entsprachen, waren die beiden Unternehmen Teil des Netzwerks, das Niebuhr auf Anweisung der Etappendienst-Zentrale in Berlin aufgebaut hatte. *[Der **Etappendienst** war ein operatives Schiffsversorgungsnetzwerk der deutschen Abwehr. Er bestand aus Anlaufstellen zum Versorgen von Schiffen des Deutschen Reichs, speziell von U-Booten im Ersten und Zweiten Weltkrieg mit Öl oder Kohle, und Dockeinrichtungen in mehreren mit dem Deutschen Reich befreundeten Staaten. Er wurde von Ministerialrat Friedrich Fetzer im Oberkommando der Marine (OKM) geleitet, Fetzer war im Aufsichtsrat der Kontinentale Öl. Einen besonderen Schwerpunkt stellten die Aktivitäten in Spanien dar. Die Anzahl der Mitarbeiter der Abwehr in Spanien im Juli 1936 wird auf 50 geschätzt.]*

Die Untersuchungskommission beschäftigte sich nicht allzu sehr mit dem Etappendienst, sondern nahm sich stattdessen die NSDAP-Organe in den Städten vor. Seit Mitte der 1930er Jahre hatten die patagonischen Polizeibehörden über die Ausbreitung von Nazizellen und die Verbreitung von Nazipropaganda in der gesamten Region berichtet. Die Kommission stellte nun fest, wie nach der Veröffentlichung des gefälschten Berichts das Netz der Nazi-Spione, der heimlichen Kurzwellensender, der vermuteten Nachschubstützpunkte und der Unterstützungszellen "*aus dem Boden schoss*" und damit die polizeilichen Verdachtsmomente der früheren Jahre bestätigte.



Der Ettapendienst in voller Besetzung, 1937. Das Foto wurde in dem Buch "La ruta del dinero de los nazis argentinos" [Die Geldspur der argentinischen Nazis] von Pedro A. Filippuzi veröffentlicht.

Niebuhr wandte seine Aufmerksamkeit der Anwerbung von Deutschen zu, die in der Schifffahrtsindustrie rund um den Hafen von Buenos Aires arbeiteten. Als seinen Assistenten stellte er den ehemaligen Fähnrich der kaiserlichen Marine, Thilo Martens, ein, der als Geschäftsmann Schiffe kaufte und verkaufte und nebenbei Spione rekrutierte. Sein Bürogebäude befand sich in der Corrientes 323, das noch heute als "*Martens-Gebäude*" bekannt ist, wie es über der Eingangstür verkündet wird, und das in den 1930er und 1940er Jahren von seinem obersten Stockwerk aus einen wunderbaren Blick auf die Docks und Lagerhäuser bot.

Der Leiter des Etappendienstes in Deutschland war Kapitän zur See Werner Stoephasius. Am Ende des Krieges bemerkte er, dass der größte Teil seiner Arbeit in Argentinien stattfand, ***"wo eine große Anzahl von Tankschiffen zur Verfügung stand, um die deutschen Hilfskreuzer und U-Boote zu betanken."*** (2)



KMS Admiral Graf Spee in Montevideo, 1939

Als der Krieg am 3. September 1939 ausbrach, erklärte die argentinische Regierung, dass sie sich an die Neutralitätskonventionen halten würde, und akzeptierte im folgenden Monat die von den amerikanischen Republiken in Panama ausgehandelte panamerikanische 300-Meilen-Sperrzone vor ihren Küsten. Dieser Unsinn entsprach nicht dem Völkerrecht und seine Sinnlosigkeit wurde durch den **ADMIRAL GRAF SPEE**-Zwischenfall im Dezember deutlich. Daraufhin verzichtete Argentinien am 19. April 1940 darauf. Der Außenminister ging sogar so weit, vorzuschlagen, dass Argentinien die Neutralität zugunsten der "*Nichtkriegsführung*" aufgeben würde. Weder Deutschland noch die Vereinigten Staaten waren von dieser Idee angetan und Argentinien blieb neutral, bis es von den Vereinigten Staaten im März 1945 gezwungen wurde, Deutschland auf dem Papier den Krieg zu erklären.

Für Argentinien kam der physische Beweis des Krieges am 13. Dezember 1939 am uruguayischen Ufer des Río Plate an, als das beschädigte Taschenschiff **ADMIRAL GRAF SPEE** in Montevideo einlief und um eine unbestimmte Reparaturzeit bat.

Anmerkungen:

(1) Newton, Professor Ronald: El Cuarto Lado del Triángulo, p.39-40

(2) Salinas & De Napoli: Ultramar Sur, p.88

(3) Newton, ibid, p.53.



KAPITEL DREI

ADMIRAL GRAF SPEE und die große Flucht



Hans Langsdorff (li.) und Otto Langmann (re.) in Montevideo

Die Schäden, die die **ADMIRAL GRAF SPEE** in der Schlacht am Río de la Plata erlitten hatte, beeinträchtigten ihre Fahrtüchtigkeit. Ihre Entsalzungsanlage war zerstört worden, und das bedeutete, dass die Dieselmotoren nur maximal 24 Stunden lang laufen konnten. Die Deutschen waren der Meinung, dass man ihnen eine angemessene Zeit für die Reparatur zugestehen sollte. Die Uruguayer boten daraufhin 72 Stunden an und wollten erst dann über die Angelegenheit diskutieren, wenn die Deutschen die 72 Stunden akzeptiert hätten. Nach Ansicht von Niebuhr und Minister Otto Langmann von der deutschen Gesandtschaft in Montevideo verletzte Uruguay mit dieser Unnachgiebigkeit seine Pflicht zur strikten Neutralität, und es wurde Kapitän zur See Langsdorf vorgeschlagen, seine Kanonen auf die Hafenanlagen zu richten und das Schiff dann in der Hafeneinfahrt zu versenken. (1)

Langsdorf lehnte diese Idee ab. Er war der irrigen Meinung, dass ein mächtiges britisches Geschwader vor der Mündung des Río Plate wartete. Um die Briten bei der Aufrechterhaltung dieser Täuschung zu unterstützen, hatten die Uruguayer alle Flüge außerhalb ihrer Hoheitsgewässer verboten.

Daher sah Langsdorf seine Möglichkeiten auf den Versuch beschränkt, auf die argentinische Seite zu fliehen. Er hatte ausgerechnet, dass seine Munition nach einem dreißigminütigen Schusswechsel aufgebraucht sein würde, die Überfahrt aber zwei Stunden dauern würde. Am 16. Dezember 1939 meldete er sich in Berlin:

*"**RENOWN** und **ARK ROYAL**, Kreuzer und Zerstörer bei Montevideo. Blockade in der Nacht geschlossen. Keine Aussicht auf Durchbruch für Heimfahrt. Schlage vor, bis zur Grenze der neutralen Gewässer zu fahren. Wenn ich mich bis Buenos Aires durchkämpfen kann, werde ich es versuchen. Da eine erzwungene Abfahrt (17. Dezember) zur Zerstörung des Schiffes führen könnte, ohne dem Feind Schaden zufügen zu können, bitte ich um Anweisungen, ob ich dann versenken oder internieren soll."*



Baron Edmund von Thermann

Die britischen Schiffe in unmittelbarer Nähe waren die beiden leichten Kreuzer **AJAX** und **ACHILLES**, und wenn er sofort nach Buenos Aires gefahren wäre, hätte er es geschafft. In Berlin beschloss Admiral Raeder, Langsdorf volle Handlungsfreiheit zu gewähren, mit der Ausnahme, dass die Besatzung auf keinen Fall in Uruguay interniert werden durfte, weil er befürchtete, dass die Uruguayer sie völkerrechtswidrig an die Briten ausliefern könnten. Der deutsche Botschafter in Argentinien, Baron von Thermann, hatte darauf hingewiesen, dass *"... in Argentinien Sympathien für Deutschland herrschen und ihr Marineminister Admiral León Scasso ein Anhänger der Achsenmächte ist".* (2)

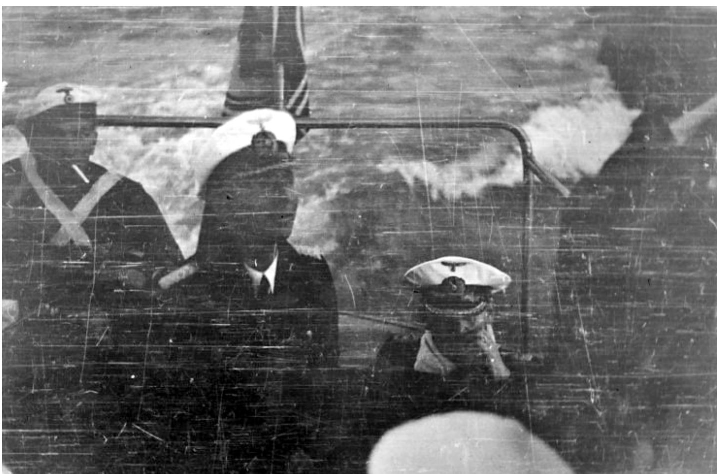
Jetzt ging es vor allem darum, eine Internierung der Besatzung zu vermeiden. Wenn die **ADMIRAL GRAF SPEE** Buenos Aires erreichen würde, könnte sie an die argentinische Marine verkauft werden. Die Überfahrt würde dann als "*Übergabefahrt*" gelten und die Besatzung könnte mit einem neutralen Schiff nach Deutschland zurückgebracht werden. Wenn das nicht klappte, gab es noch eine letzte, schwache Möglichkeit, und zwar den Dampfer **TACOMA**.



GRAFF SPEE in Montevideo; Links die TACOMA

Um "unnötiges Blutvergießen" zu vermeiden, beschloss Langsdorf schließlich, seine Ehre zu opfern und sein Schiff in internationalen Gewässern vor dem Hafen von Montevideo zu versenken. Den ganzen 17. Dezember über ging die Besatzung, abzüglich der 43 Männer, die für die Navigation des Schiffes benötigt wurden, und der etwa 50, die in Montevideo im Krankenhaus lagen, heimlich an Bord des Dampfers **TACOMA**, um die Aufmerksamkeit der uruguayischen Behörden nicht zu erregen. Als die **ADMIRAL GRAF SPEE** um sechs Uhr abends auslief, wurde sie von der **TACOMA** verfolgt. Sechs Meilen vor der Reede hielten die Schiffe an, und nachdem die Sprengladungen an Bord des Panzerschiffes um 1940 Uhr angebracht waren, ging die Notbesatzung auf die **TACOMA** über.

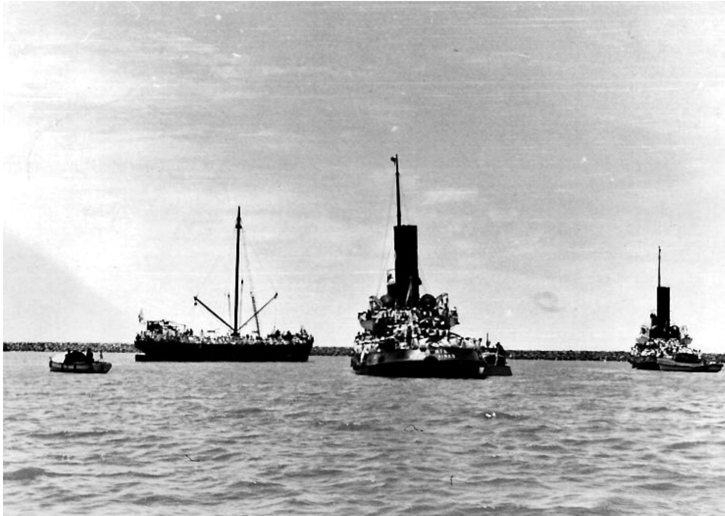
Nachdem die **ADMIRAL GRAF SPEE** in die Luft gesprengt wurde, nahmen die unter argentinischer Flagge fahrenden Schlepper **COLOSO** und **GIGANTE,** sowie der Sandbagger **CHIRIGUANA** die **GRAF SPEE**-Besatzung von der **TACOMA** an Bord und fuhren, folgend dem vom E-Dienst und Botschafterstab ausgearbeiteten Plan, weiter nach Buenos Aires. Beim Einlaufen in den Hafen wurden sie von einer Fähre mit dem Botschafter, Baron von Thermann, und Mitgliedern der deutschen Kolonie in Argentinien empfangen, die Obst, Milch und andere Lebensmittel mitbrachten.



Paul Ascher (vorne stehend) verlies mit Kapitän zur See Langsdorff und dem Sprengkommando als letztes das Schiff

Am 18. Dezember legte Baron von Thermann der argentinischen Regierung die Argumente für die Rückführung der Besatzung der **ADMIRAL GRAF SPEE** auf der Grundlage seiner Auslegung des Völkerrechts vor. Bei der Besatzung handelte es sich um die "*schiffbrüchigen Überlebenden*" des deutschen Kriegsschiffs, die "*im Río de la Plata trieben*", als "zufällig" die beiden Schlepper und der Bagger auf sie gestoßen waren und sie "*in einem Akt der Barmherzigkeit*" nach Buenos Aires gebracht hatten. Es war klar, dass diese Männer das Recht hatten, mit einem neutralen Schiff nach Deutschland zurückgebracht zu werden.

Die argentinische Regierung erwiderte, dass die **ADMIRAL GRAF SPEE** zwar ein Wrack ist, aber auf Befehl des Schiffskommandanten mit Sprengstoff versenkt wurde. Die deutsche Besatzung konnte nicht als "*schiffbrüchig*" bezeichnet werden, da dieser Begriff eine Art von Seeunfall



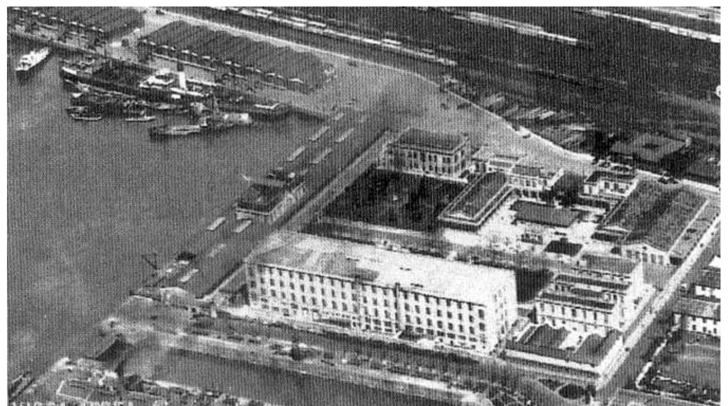
18. Dezember 1939: Ankunft der Besatzungsmitglieder von der Graf Spee in Buenos Aires, an Bord der Schlepper Gigante, Coloso und der Chata Chiriguana

voraussetzte, der dem Verlust des Schiffes vorausging. Außerdem berücksichtigte die argentinische Regierung, dass beide Schlepper und der Bagger der Reederei La Porteña, einer Tochtergesellschaft der Hamburg-Süd-Linie, gehörten, und sie hielt es für einen zu großen Zufall, dass diese drei Schiffe zu dieser Zeit "*zufällig*" durch diesen Flussabschnitt fuhren.

Am 19. Dezember 1939 unterzeichnete Präsident Ortiz den Erlass 50.826, in dem er anordnete, dass "*die Offiziere des deutschen Kreuzers* ***ADMIRAL GRAF SPEE*** *auf Anweisung der örtlichen Polizeibehörden in der Stadt Buenos Aires interniert werden und sich verpflichten, ihr Ehrenwort zu geben, dass sie sich nicht ohne besondere schriftliche Erlaubnis der genannten Behörden entfernen werden.*"

Gemäß dem Haager Übereinkommen wurden 1046 Besatzungsmitglieder interniert, fünf medizinische Mitarbeiter waren davon ausgenommen. Die Besatzung wurde von der Staatspolizei mit Fingerabdrücken und Fotos erfasst und mit Identitätskarten versehen, bevor sie im riesigen Hotel de los Inmigrantes (heute das zentrale Einwanderungszentrum) an der Avenida Antártida in der Nähe der Docks untergebracht wurde. Die deutsche Marinedisziplin wurde eingeführt. Am selben Abend beging Kapitän zur See Langsdorf Selbstmord, indem er sich mit seiner Dienstpistole erschoss, nachdem er sich in die Flagge des kaiserlichen Deutschlands gehüllt hatte. Möglicherweise erkannte er, dass er dem Ehrenkodex des Mannes, dessen Namen sein Schiff trug, nicht gerecht geworden war, und sah sich gezwungen, auf die altehrwürdige Weise zu büßen. Sein Grab befindet sich in der deutschen Abteilung des Friedhofs von Chacarita.

Um mögliche feindliche Handlungen in den Hafengebieten zu verhindern, beschloss die argentinische Regierung, die Besatzung auf die nördlichen Provinzen zu verteilen, weit weg von der See. Von Thermann und der argentinische Innenminister Taboarda hatten vereinbart, dass die deutsche Regierung für den Unterhalt der Männer verantwortlich war, die Argentinier aber die täglichen Ausgaben übernehmen würden. Nach einem Beschluss der Interamerikanischen Kommission für Neutralität vom





Ein Trupp GRAF SPEE-Internierter paradiert vor dem Hotel de los Immigrantes (oben), bevor sie nach einer Fluchtwelle ins Landesinnere verlegt wird. Die Offiziere sind aus dem Marinearsenal zwischen dem Marinebecken und dem Hotel de los Immigrantes übergelaufen. Das Hotel de los Immigrantes war und ist ein riesiger Komplex aus drei- und vierstöckigen Gebäuden, die sich über mehrere Hektar erstrecken und ein Viereck um eine zentrale Rasenfläche bilden. Heute ist es das Hauptzentrum der Einwanderungsbehörde und frei zugänglich.





Während des Zweiten Weltkriegs beherbergte dieses düstere gotische Gebäude in der engen Avda. 25 de Mayo die Banco Germánico de la América del Sur untergebracht. Ab 1940 mietete die Bank die Räume 113 und 118 im dritten Stock und nutzte sie als "Graf Spee Verwaltungsbüro", in dem vier Offiziere und ein Unteroffizier Hand in Hand mit Marineattaché Dietrich Niebuhr daran arbeiteten, die Fluchten in Gang zu halten. Später arbeitete das Büro mit der vier Blocks entfernten Lahusen-Organisation zusammen, die U-Boote aufnahm, die heimlich an der Küste Argentiniens entladen wurden.

26. Januar 1940 waren die Internierten nicht mehr ihren militärischen Vorgesetzten unterstellt und konnten unter Polizeiaufsicht arbeiten. Thermann stimmte der Verlegung der Männer ins Landesinnere zu, wies aber das Botschaftspersonal an, in der Hauptstadt nach Arbeit zu suchen. Bis Mitte Februar 1940 waren in Buenos Aires 586 Stellen und Unterkünfte bei deutschen Familien gefunden worden.

Zu Beginn der Internierung durfte Fregattenkapitän Walter Kay, der Nachfolger von Langsdorf, ein kleines Büro zur Erledigung von Verwaltungsangelegenheiten eröffnen. Das Büro wurde von der Banco Germánico de la América del Sur in der Avda 25 de Mayo Nr. 146, Zimmer 113 und 118 im dritten Stock, zur Verfügung gestellt. Auf der Plakette an der Tür stand: "*Verwaltungs- und Personalbüro der Graf Spee*". Das heute noch intakte Gebäude aus dem neunzehnten Jahrhundert ist ein vierstöckiges, graues Steingebäude in einer düsteren, engen und verkehrsreichen Straße und wird heute vom argentinischen Innenministerium genutzt. Es ist nur fünf Minuten zu Fuß von den Docks entfernt, die man von den oberen Stockwerken aus sehen kann.

'Durch dieses Büro bleiben die Internierten der militärischen Disziplin unterworfen, und die Internierung ist daher rein illusorisch.' Die Untersuchungskommission CIAA beschwerte sich 1942. Das Gebäude ist heute das Büro des argentinischen Innenministeriums.

Mitte März kam die Polizei unangekündigt und wies Kay an, bis zum nächsten Morgen hundert Männer für den Transport in die Provinz Mendoza bereitzuhalten. Ein paar Tage später wurden weitere zweihundert Männer angefordert, die Hälfte für die Provinz Córdoba und der Rest für Tucuman nahe der Grenze zu Bolivien. Letzteres wurde auf Intervention des Marineministers, Admiral Scasso, wegen eines gemeldeten Ausbruchs des "*Sumpffiebers*" verbannt, und so gingen 150 stattdessen nach Córdoba. Im Allgemeinen verlief die Verteilung chaotisch und nur in der Provinz Córdoba wurden die Männer von den örtlichen Behörden willkommen geheißen.



Verabschiedung nach Cordóba

Das Schicksal der **ADMIRAL GRAF SPEE** war schändlich gewesen und bedeutete einen erheblichen Verlust für die Kriegsmarine, aber es war vorbei und was Berlin von dem Moment an, als die Überlebenden den Fuß nach Argentinien setzten, am meisten beschäftigte, war, die Offiziere und altgedienten technischen Unteroffiziere so schnell wie möglich nach Deutschland zurückkehren zu lassen. Sie hatten fast sofort begonnen zu fliehen. Die Offiziere wurden aufgefordert, ihr Ehrenwort zu geben, sich nicht

weiter als fünfzig Kilometer von Buenos Aires zu entfernen. Alle weigerten sich, bedingungslos zu schwören, nicht zu fliehen, versprachen aber, innerhalb von vierundzwanzig Stunden nicht zu fliehen. Sie hielten sich an dieses Versprechen und trafen nur die Vorkehrungen, um mit dem vierundzwanzigstündigen Pass zu fliehen und dann später allein oder zu zweit weiter zu fliehen.



Paul Ascher nach seiner Rückkehr in der Wochenschau während einer Lagebesprechung kurz vor dem Unternehmen Rheinübung

Der erste, der Ende März 1940 ging, war der Kanonenoffizier Fregattenkapitän Paul Ascher, der das Kriegstagebuch von **ADMIRAL GRAF SPEE** mitnahm. Er benutzte einen falschen Pass, um nach Brasilien zu gelangen, nahm einen LATI-Flug nach Rom und erreichte Deutschland. Innerhalb weniger Tage flohen zwei weitere und am 7. April konnten elf weitere Offiziere, darunter der Chefingenieur und der Navigationsoffizier, nicht gefunden werden. Vier Monate später überquerten sie von Bariloche aus mit Hilfe eines von Niebuhrs Spionen die Grenze nach Chile:
"Als Ergebnis der Untersuchung der Polizei von Bariloche 'Bericht über den Verstoß gegen den Internierungserlass 58.556 vom 16. März 1940' wurde nun zweifelsfrei bestätigt, dass Anfang August 1940 vier deutsche Staatsbürger, ehemalige Offiziere der Admiral Graf Spee, von einem Deutschen aus dem Viertel El Bolsón, Francisco Woitschehofski, über den Puelo-Pass von Chubut in die Republik Chile geführt wurden..." (4)

Bis Anfang April 1940 waren vierzehn Offiziere, sechs Fähnriche, einunddreißig Unteroffiziere und fünf Mannschaften verschwunden. Sechsundzwanzig Mitglieder der Gruppe wurden wieder gefangen genommen, aber keiner von ihnen war ein Offizier. Die Ausbrüche und die Weigerung, die Bewährung ohne Kleingedrucktes zu gewähren, führten zum Regierungserlass 59.459 vom 8. April 1940, als Präsident Ortiz anordnete, Offiziere und Unteroffiziere auf der Insel Martín Garcia im Río Plate vor dem Tigre-Delta einzusperren.



Unterkünfte auf Martín García

Hauptfeldwebel Martin Wild entkam von Martín Garcia und tauchte vier Monate lang in Buenos Aires unter. Sein letztes Versteck war die Baustelle der medizinischen Fakultät, die von der Firma Siemens errichtet wurde. Dort blieb er mit der Komplizenschaft der Bauarbeiter, bis Niebuhr ihn mit dem Dieselmechaniker und Oberstabsfeldwebel Johannes Fieber zusammenbringen konnte.

Sie wurden von einem E-Dienst-Führer in die Provinz Catamarca geleitet, wo ein Versuch, die Anden zu überqueren, scheiterte, als das Auto in 4.000 Metern Höhe eine Panne hatte. Sie kehrten für den Winter in die Provinz La Rioja zurück und benutzten Maultiere für die Überquerung nach Chile, als der Frühling kam. Dann trennten sich die beiden und Wild versteckte sich sechs Monate lang in Osorno im Süden des Landes, bevor sie nach Lima in Peru gebracht wurden, um an Bord eines japanischen Frachters nach Tokio zu gehen.

Die deutsche Botschaft in Tokio traf mit der japanischen Armee Vorkehrungen für seine Weiterreise durch Korea in die Mandschurei, von wo aus er mit dem Zug durch Sibirien nach Moskau fuhr und dort den Anschluss nach Berlin nahm. Die Odyssee dauerte



Das beeindruckende Gebäude am Paseo Colón 301 in Buenos Aires war das Hauptquartier der Firma Lahusen für ihre Geschäfte und Spionageaktivitäten in ganz Argentinien während beider Weltkriege. Das Unternehmen wurde nie von den Behörden untersucht, obwohl seine Zwecke ein offenes Geheimnis waren. Das Gebäude, das immer noch Edificio Lahusen heißt, aber einer anderen Firma gehört, ist nur fünf Minuten zu Fuß von den Docks entfernt.

vierhundertdreizehn Tage und endete kurz vor Hitlers Angriff auf die Sowjetunion. Überall auf dem Weg hatte Wild deutsche Agenten, die ihm Trost und Unterstützung boten. (5)

Im Februar 1940 wurde Niebuhr über eine Sabotageaktion der Abwehr mit dem Codenamen Südpol gegen britische Schiffe im Hafen von Buenos Aires informiert, die er mit der Begründung ablehnte, dass sie die Flucht der **GRAF SPEE** behindern würde. Dennoch führte man die Operation im Juni 1940 durch, wobei der Frachter **GASCONY** durch eine Bombenexplosion am Pier 4 beschädigt wurde, bei der der Bombenleger ums Leben kam. Die Polizei trieb die üblichen Verdächtigen entlang der Küste zusammen und sorgte für Aufruhr. Niebuhr ließ den Kapitän der Handelsmarine, Wilhelm Lange, vorführen, der ihm eine scharfe Rüge erteilte, und die Operation Südpol wurde abgebrochen.

Als im Juli 1940 der pro-britische Präsident Ortiz zugunsten des Vizepräsidenten Ramón Castillo zurücktrat, wendete sich die Situation für Niebuhrs Absprachen zum Besseren. Castillo war pro-deutsch, sein Marineminister Scasso war pro-achsisch und der Kommandant der Korvette, die die Gewässer um die Insel Martín Garcia patrouillierte, war Eduardo Aumann, ein Volksdeutscher. Zwischen dem 15. August und dem 5. September 1940 verschwanden fünfzehn deutsche Offiziere von der Insel. Die Mitarbeiter der britischen Botschaft übermittelten einen Bericht über die Fluchtroute und gaben an, wo sie die Männer vermuteten, und boten an, sich an der Suche zu beteiligen. Die Argentinier teilten den Briten mit, dass sie um ihre Hilfe bitten würden, wenn sie sie bräuchten. Auf jeden Fall konnte Admiral Scasso nach einer Untersuchung berichten, dass es nicht möglich war, *"festzustellen, wie die Entflohenen entkommen sind, da sie keine erkennbare Spur hinterlassen haben"*. Kein Argentinier konnte dafür verantwortlich gemacht werden, obwohl er ankündigte, den Kommandanten von Martín Garcia zu ersetzen.

Als am 10. November 1940 fünf deutsche Offiziere entkamen, wurden zwei von ihnen wieder gefangen genommen. Sie waren in einem Gummiboot mit Schwimmwesten losgefahren und hatten eine Karte des Deltas, einen Kompass, Laternen und Lebensmittel dabei. Die Ermittler standen vor einem Rätsel, woher das alles kam, aber zum Glück konnte kein argentinischer Offizier beschuldigt werden. Bei ähnlichen vergeblichen Fluchtversuchen im Februar und März 1941 wurden zwar Ausrüstungsgegenstände gefunden, aber ihre Herkunft konnte nicht ermittelt werden. Am 11. März 1942 verschwanden fünf Offiziere, aber drei wurden wieder eingefangen. Nachdem am 10. April 1942 fünf weitere verschwanden, fanden die Ermittler einen Tunnel zur Küste, aber kein Argentinier konnte wiederholt dafür verantwortlich gemacht werden. Am 4. Mai entkam ein Mann, aber zwei andere wurden in Kisten genagelt in Erwartung des Fluchtbootes entdeckt. Auch dieses Mal wurden trotz akribischer Suche und Nachforschungen keine Beweise für die Komplizen gefunden, die geholfen hatten.



TRIPULANTES DEL "VON SPEE" SORPRENDIDOS EN VALPARAISO

DESDE JULIO ESTABAN EN CHILE LOS 4 MARINEROS DEL CRUCERO "VON SPEE"

LOS DETENIDOS ESTAN CONFESOS ANTE LOS JEFES DE INVESTIGACIONES.

[illegible]

SERIAN CUATRO ALEMANES QUE PARTIAN EN EL "RAKUYO MARU"

FUERON DESEMBARCADOS EN LAS ULTIMAS HORAS DE LA TARDE DE AYER POR PERSONAL DE LA POLICIA INTERNACIONAL.—SE GUARDA ABSOLUTA RESERVA SOBRE ESTAS INVESTIGACIONES.

Aunque se guarda absoluta reserva en los círculos de Investigaciones, hemos logrado saber que en las últimas horas de la tarde de ayer, poco antes de que zarpara de Valparaíso el vapor japonés "Rakuyo Maru", fueron desembarcados de esa nave cuatro ciudadanos de nacionalidad alemana, quienes proyectaban dirigirse al Japón.

Según nuestras informaciones, esas cuatro personas pertenecerían a la tripulación del crucero alemán "Admiral Von Spee", hundido a mediados de diciembre del año pasado en Montevideo. Como se recordará, esa tripulación fué internada en la Argentina, pero varios de sus miembros lograron burlar la vigilancia en el vecino país, tratando de llegar hasta su patria.

A raíz de ese hecho, hace poco se informó desde Buenos Aires que se había sabido que varios de esos tripulantes alemanes trataban de pasar a Chile por la zona de Bariloche pero no se pudieron establecer mayores antecedentes sobre ese hecho, pero a juzgar por la detención practicada ayer en Valparaíso, la tentativa se realizó y lograron esos marinos llegar a nuestro país.

La policía internacional de la Prefectura de Valparaíso, había logrado ubicar a estos tripulantes del "Von Spee", que [illegible] llevados al cuartel de Investigaciones, donde estarían detenidos hasta que se resuelva sobre su situación, derivada de su fuga desde el campo de internación de Argentina.

El propósito de estos cuatro marinos alemanes habría sido el de llegar hasta el Japón, desde donde les habría sido fácil seguir a su patria, por la ruta del ferrocarril Transiberiano.

Tratamos de obtener anoche mayores detalles de este hecho, llamado a tener especial resonancia en nuestro continente por las circunstancias que lo han rodeado desde su origen, pero fué imposible dada la reserva que se ha guardado en las primeras investigaciones, en las cuales la Prefectura habría estado trabajando hasta la madrugada de hoy.

Tripulantes del "Graf Spee" en Valparaíso

LA EXTRADICION DE ESTOS SERIA SOLICITADA DE CHILE POR ARGENTINA

BUENOS AIRES, octubre 6. (U. P.) — Se estima aquí que las autoridades argentinas solicitarán la extradición de los miembros de la tripulación del "Graf Von Spee", para su reinternación en la isla Martín García, hasta la terminación de la guerra.

Zeitungsberichte über die Ausbrüche

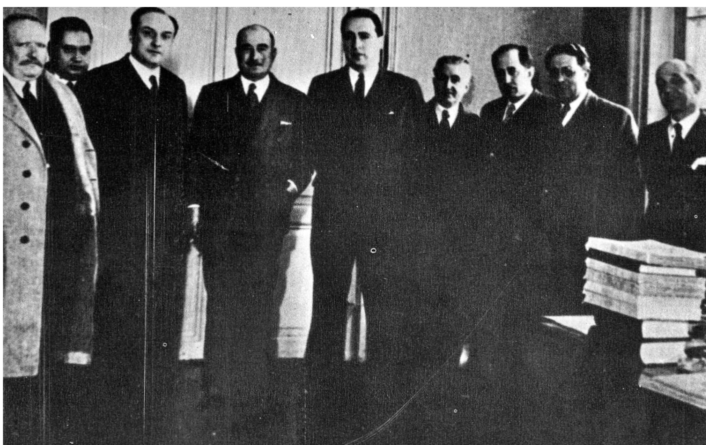
Die meisten Flüchtlinge versuchten, an Bord von spanischen oder portugiesischen Schiffen iberische Häfen zu erreichen. Im Dezember 1942 gingen acht Männer der **GRAF SPEE** in Lissabon von dem portugiesischen Schiff **INHAMBANE** an Land. Der Steward, der sie an Bord versteckt hatte, erhielt 1.925 US-Dollar von Niebuhr. Die spanische Reederei Ybarra, die die Passagierschiffe **CABO de HORNOS** und **CABO de BUENA ESPERANZA** betrieb, war berüchtigt für den Transport von Agenten, Flüchtlingen, Schmuggelware und Nachrichten. Die Kosten, um einen **GRAF SPEE**-Mann nach Hause zu bringen, waren ein bedenklicher Faktor. Für blinde Passagiere an Bord japanischer, spanischer und portugiesischer Schiffe wurden jeweils 100 US-Dollar gezahlt, damals eine hohe Summe, zu der noch die Kosten für die Überfahrt, die sicheren Häuser und die Bestechungsgelder hinzukamen. Aus diesem Grund wurden keine einfachen Seemänner bei der Rückkehr unterstützt.



Paul Barandon, geb. 1881 in Kiel, Völkerrechtler und Diplomat, war ab Mai 1937 Generalkonsul in Valparaiso. Mitte 1937 war er der NSDAP beigetreten. Nachdem er in Chile nicht mehr gewollt war, wurde er kurzzeitig in den Vertretungen in Montevideo und Buenos Aires eingesetzt. Er kehrte 1941 nach Deutschland zurück und im Januar 1942 wurde er Gesandter in Dänemark und ständiger Vertreter "des Bevollmächtigten des Reiches", im besetzten Dänemark. Nach dem Krieg lehrte er in Hamburg an der Uni. Er starb 1971 in Wien.

Eine andere Route führte nach Norden durch Argentinien und Bolivien bis zur peruanischen Grenze bei Talca und dann zurück zum chilenischen Hafen von Antofagasta, um ein japanisches Schiff zu nehmen. Im Oktober 1940 wurden vier **GRAF SPEE**-Flüchtlinge von einem japanischen Schiff aufgenommen, das in Valparaiso durchsucht wurde. Zum Entsetzen der chilenischen Presse stellte sich heraus, dass sie im Besitz falscher Papiere waren, die der deutsche Konsul zur Verfügung gestellt hatte, und dass sie sich als Chilenen deutschen Blutes ausgaben, die bei dem jüngsten Erdbeben in Chile ums Leben gekommen waren.

Viele Informationen stammen von Alfons Haun, der am 15. November 1940 von der Polizei in Buenos Aires verhaftet wurde, nachdem er einen Anruf von Niebuhr erhalten hatte, in dem er gebeten wurde, die Überfahrt für zwei Offiziere, Reckhoff und Lang, an Bord der **GENERAL ARTIGAS** nach Brasilien zu organisieren. Haun besorgte falsche Pässe und gab zu, dass er dies auch für andere Fluchtgruppen getan hatte. Er begleitete die Flüchtlinge selbst von Unterschlupf zu Unterschlupf durch Argentinien, überquerte die Anden nach Chile und übergab die Männer dem deutschen Konsul in Coquimbo, bevor er nach Buenos Aires zurückkehrte. In seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuss der Abgeordnetenkammer CIAA im September 1942 beschuldigte Haun die deutschen Fluggesellschaften Condor und LATI, Schiffe japanischer und spanischer Herkunft sowie Konsulats- und Botschaftsmitarbeiter, an der Flucht beteiligt gewesen zu sein. Robert Diers, Leiter der Niederlassung von Siemens Schuckert in Buenos Aires, beförderte sogar *"GRAF SPEE-Flüchtlinge in seinem Privatwagen, wenn es nötig war"*.



Mitglieder der CIIA: Die radikalen Abgeordneten Raúl Damonte Taborda und Silvano Santander, die Antipersonalisten Adolfo Lanús, Guillermo O'Reilly und Fernando Prat Gay, der konservative José Aguirre Cámara und der Sozialist Juan Antonio Solari, 1941.

Die CIAA - Comisión de Actividades Anti-Argentinas - war ein radikaler Ausschuss des Kongresses, der den Untergang der **GRAF SPEE** untersuchen sollte. Sie legte ihren Bericht am 17. September 1942 vor. Der größte Skandal waren die einhunderteinundfünfzig bekannten Fluchtversuche zu diesem Zeitpunkt. Der Ausschuss beschrieb detailliert die Fluchtwege nach Europa und nannte sechs **GRAF SPEE**-Offiziere, die jetzt U-Boote befehligten. (6)

Als der CIAA-Bericht veröffentlicht wurde, waren die Fluchten bereits gestoppt worden. Als die Atlantikschlacht Anfang 1942 für Deutschland wichtiger wurde, bat die Kriegsmarine um mehr Freiwillige für U-Boote, insbesondere um Maschinenraumleute mit Diesel- oder Elektroerfahrung, und die Graf Spee Aktion wurde wiederbelebt. Es meldeten sich etwa 30 Maschinisten mit Offizierspatent. Im September war die Reserve praktisch ausgetrocknet, aber die Castillo-Verwaltung konnte die CIAA-Untersuchung nicht verhindern.



TELEFONOS: 38-Mayo 9031 al 9037 — CRITICA — El Diario de Buenos Aires Para

Repudian a los Nazis Muchos Alemanes

Las Escuelas Nazis de E. Ríos Funcionan por Orden de Hitler

HACEN PRESION. — Los ciudadanos alemanes que no contribuyen para el hitlerismo son acusados de izquierdistas por los agentes de la Internacional Parda

POR EL PROFESOR GROENEWALD, ESPECIAL PARA "CRITICA"

Iniciamos hoy la publicación de una serie de artículos del profesor alemán Heinrich Groenewald, maestro de la Pestalozzi Schule, quien acaba de recorrer la provincia de Entre Ríos observando de cerca la vida de las colonias nazis y el funcionamiento de sus escuelas. El profesor Groenewald, que es una destacada figura intelectual de la vieja Alemania, que repudia al hitlerismo, ha conversado en su idioma con esos colonos de Entre Ríos, recogiendo impresiones de gran valor.

PARANA, 20 (Especial para CRITICA). — Aprovechando las vacaciones de Pascua, realicé una jira a través de la provincia de Entre Ríos. Ya en el tren pude constatar que las revelaciones de la prensa sobre las actividades disolventes de los agentes de la Internacional Parda, han alarmado realmente a los argentinos, porque las comprobaciones son irrefutables. El nazismo y su propaganda antiargentina es en todas las localidades que visité, el tema de las conversaciones.

Sintiendo la resistencia general de los argentinos, los alemanes se encuentran actualmente entre dos fuegos. Los incidentes sangrientos producidos en torno al acto del Luna Park, han despertado en la memoria de los viejos, aquellos años de la guerra, cuando el militarismo prusiano había despertado en el mundo entero una repugnancia tal, que el público, no haciendo ninguna diferencia, castigó a los alemanes en general con un desprecio que solamente se merecían los jefes de la Alemania Imperialista y sus defensores. Era entonces muy difícil la vida para los alemanes radicados en la Argentina. Los alemanes de hoy, tienen miedo que los años de la gran guerra vuelvan a renacer y temen por el futuro propio y el de sus hijos. Por otra parte los alemanes no ignoran que los agentes hitleristas, actuando todavía tranquilamente en el país, disponen de medios muy importantes para castigar a los connacionales que se rehusan a someterse al nazismo. Uno de los más eficaces es que ...

TENTADORA OFERTA — GRATIS pida nuevo catálogo ilustrado

Las Tradiciones Liberale[s] ... Vulnerarse Para Conj[...]

CON un decreto suscripto el 19 de abril, decreto de amplios alcances, el presidente de la República brasileña, doctor Getulio Vargas, prohibe terminantemente las actividades políticas de toda índole a los extranjeros residentes en el país. La prohibición se hace extensiva a los nativos naturalizados e hijos de extranjeros, por lo que se refiere a la pertenencia a organizaciones de partidos políticos extranjeros.

El decreto, en cinco artículos y varios párrafos, establece las normas prohibitivas estrictas según las cuales no se permite a los residentes extranjeros ejercer actividades políticas de ninguna naturaleza ni intervenir directa o indirectamente en los asuntos públicos del país; organizar, crear o mantener sociedades, fundaciones, compañías, clubs; izar, exhibir o usar banderas, gallardetes, uniformes, emblemas o cualquier otro símbolo de partidos extranjeros; organizar desfiles, piquetes, reuniones o asambleas; publicar diarios, revistas u otro material destinado a los mismos fines.

Hemos subrayado las frases más terminantes y drásticas del decreto, porque, aunque por las condiciones actuales y especiales del Brasil y de otras repúblicas sudamericanas, el decreto se explique y se justifique, no podemos negar que va en contra de una tradición liberal arraigada en nuestro continente y que, si fuera aplicado según la letra y no según el espíritu, la lesionaría gravemente.

El Brasil debe defenderse de una amenaza contingente a su soberanía, amenaza cuya gravedad se ha puesto de manifiesto en forma alarmante, y es comprensible que tome las medidas de urgencia de acuerdo al peligro, que sólo sus gobernantes están en condición de medir. Puede ser, por otro lado, que el decreto sea de urgencia y transitorio, debido justamente a una situación excepcional.

En tal sentido lo comprendemos y hasta lo aprobamos. Pero CRITICA, que ha encabezado el movimiento por la defensa de las soberanías americanas y del americanismo, tiene, a propósito de la acción gubernativa necesaria para salirle al paso a la penetración extranjera, algunas salvedades que vamos a exponer francamente, porque no queremos que se confunda nuestra acción, sanamente patriótica, con las exageraciones reaccionarias y policíacas que pudieran desprenderse de una interpretación interesada de nuestra posición. Ni queremos que la defensa del territorio y del espíritu nacional signifique, para nosotros ni para nadie, arriar la bandera de las libertades democráticas que izaron en los cielos de América los grandes libertadores y que aun está enhiesta y orgullosa, contra viento y marea, en salvaguardia de nuestra tradición y de nuestro patrimonio cultural.

* * *

Los distingos y las reservas son tan claras, derivan con tanta evidencia de nuestro pasado político y de todas nuestras luchas, que el lector los comprenderá fácilmente.

In dieser Zeit sammelte die Kommission eine große Menge an Beweisen, darunter Fotos, Plakate, Zeitungen der deutschen Gemeinde oder der Nationalisten, über die Nazi-Aktivitäten im Land und die Beteiligung der deutschen Botschaft daran.

Bis September 1942 waren von den 151 bestätigten Fluchten 31 vor dem Martín Garcia-Dekret vom April 1940 und 120 danach erfolgt. Von den letzteren waren 58 Männer aus dem Marinearsenal oder anderen Orten in der Hauptstadt, 30 von der Insel und 32 aus den Provinzen geflohen. Im September 1942 befanden sich nur noch 6 Offiziere der **GRAF SPEE** in Gewahrsam. Die anderen 32 waren zusammen mit den Telegrafisten, Mechanikern, Elektromeistern und 28 anderen Spezialisten entweder zurück in Europa oder auf dem Weg dorthin. Außerdem entkamen mindestens 29 Weitere, die sich entweder den Spionagenetzwerken der Nazis oder der Alliierten anschlossen oder sich hinter dem langen Arm der Kriegsmarine versteckten.

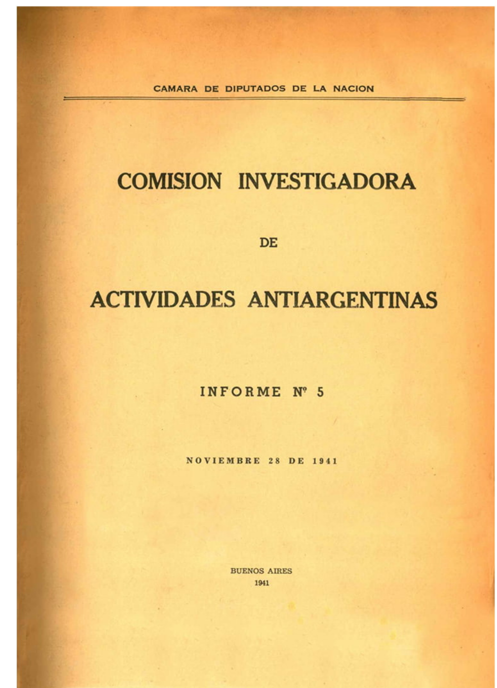
Die CIAA war sich über den Zweck des Graf Spee-Verwaltungsbüros im Stadtzentrum nicht sicher. Fregattenkapitän Kay wurde von Kapitänleutnant Robert Höpfner, Kapitänleutnant Wilhelm Nahkotter, Leutnant zur See Herbert Drews und einem Feldwebel, A. Jerichow, unterstützt, die alle von Martín Garcia dorthin abgeordnet worden waren. Die Erlaubnis für die Deutschen, dieses Büro überhaupt zu haben, kam einem stillschweigenden Zugeständnis der Exterritorialität gleich. Nach dem Internierungserlass war das Büro eingerichtet worden, um sich mit kleineren Anfragen zu befassen, vor allem mit Problemen der Marinebesoldung, doch zu diesem Zweck hatte man es für notwendig erachtet, drei Offiziere im Rang eines Kapitäns, einen Leutnant und einen Feldwebel einzusetzen. Niebuhr nutzte es als Disziplinierungszentrum, wobei Lohnabzüge das Hauptinstrument der Disziplinierung waren, obwohl er einmal einen Mann drei Stunden lang strammstehen ließ, weil er unerlaubt geheiratet hatte. In einer Beschwerde von Kurt Ridzewski bei der Polizei wurde behauptet, dass Niebuhr den Besatzungsmitgliedern oft mit Repressalien gegen ihre Familien in Deutschland drohte, wenn sie die Disziplin der Marine in Frage stellten.



Februar 1941: Walter Kay (im Anzug) besucht Besatzungsmitglieder in einem Internierungslager in San Juan

"Bezüglich der Aktivitäten, denen dieses seltsame Büro gewidmet ist, hat die Kommission festgestellt, dass es seit Mai 1941 täglich von mindestens fünfzehn Besatzungsmitgliedern aufgesucht wird, um Befehle entgegenzunehmen. Diese Tatsache zeigt, dass die Internierten ihre eigenen Autoritäten an der Macht

halten, ihnen gehorchen und ihre Diktate ausführen, selbst in den Fällen, in denen dies gegen die Anordnungen der Regierung dieser Nation verstößt", klagte der Bericht. Alle fünf Beamten des Amtes konnten sich frei im Land bewegen und verachteten die argentinische Aufsicht. Kay hatte die Frechheit besessen, sich zu weigern, vor der CIAA zu erscheinen, und Leutnant zur See Drews wurde wegen Unverschämtheit vier Tage lang inhaftiert. Die Kommission kam daher zu dem Schluss: *"Die Internierung ist illusorisch und die Internierten bleiben ihren Offizieren durch das Amt und den Marineattaché bei der deutschen Botschaft unterstellt."*


CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

COMISION INVESTIGADORA

DE

ACTIVIDADES ANTIARGENTINAS

INFORME Nº 5

NOVIEMBRE 28 DE 1941

BUENOS AIRES
1941

Aus diesem Grund wurde empfohlen, das Büro zu schließen und die fünf Beamten an Martín Garcia zurückzugeben, aber diese Idee wurde ignoriert. (7)

Abschließend beschuldigte die CIAA Niebuhr, falsche Pässe und Papiere für die Geflüchteten besorgt zu haben, und empfahl, ihn zur Persona non grata zu erklären. Ende Dezember 1942 ordnete der Oberste Gerichtshof seine Inhaftierung an. Am 22. Januar 1943 veröffentlichte das Uruguayische Konsultativkomitee für politische Verteidigung ein Dokument, in dem Niebuhr als Kopf eines ausgedehnten und gut organisierten Netzwerks von Nazi-Spionen in Argentinien angeprangert wurde. Außenminister von Ribbentrop legte von Berlin aus offiziell Protest ein und berief sich auf Niebuhrs diplomatische Immunität, aber alles war vergebens. Castillos Regierung war gezwungen, ihn zur Persona non grata zu erklären und ihn am 30. Januar 1943 aus Argentinien auszuweisen. Er reiste mit einem neutralen Dampfer ab; die Briten gewährten ihm sicheres Geleit auf der Überfahrt, so froh waren sie über seine Abreise.

Kapitän zur See Dietrich Niebuhr, der Marineattaché, sein Adjutant Oberleutnant zur See Martin Müller und sein Stellvertreter Thilo Martens organisierten die erfolgreiche Aktion, aber die deutsche Gemeinschaft in Argentinien war für ihr Zustandekommen unerlässlich. Obwohl die örtlichen Mitglieder der NSDAP als Einzelpersonen teilnahmen, waren die Führer nicht beteiligt. Niebuhrs Nachfolger als Marineattaché und Leiter der Abwehreinheit, die im selben Büro arbeitete, war General Friedrich Wolf. Niebuhrs Adjutant Müller kümmerte sich weiterhin um die Schifffahrtsaufklärung, bediente die verschiedenen Agenten und leitete das Disziplinarbüro Graf Spee.



Das Club Hotel de la Ventana, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts als das beste in Südamerika galt, ist jetzt nur noch die Ruine seiner majestätischen Existenz.
Die dort untergebrachte Besatzung trug zur Instandhaltung des Gebäudes und der Schmalspurbahn, die es mit dem Bahnhof Sierra de la Ventana (ursprünglich Sauce Grande genannt) verband, bei. Die Seeleute renovierten die baufälligen Einrichtungen, reparierten die Wasserzufuhr und das Kraftwerk und kümmerten sich sogar um die Gartenarbeit. Die Internierung dauerte etwa zwei Jahre, danach wurden einige Besatzungsmitglieder zurückgeschickt, während andere sich an dem Ort niederließen und Familien gründeten, deren Nachkommen noch heute in dem Ort leben.

In Vorwegnahme des CIAA-Berichts hatte Präsident Castillo angeordnet, dass die Internierten, von Ausnahmen abgesehen, "*anderswo als auf Martín Garcia*" untergebracht werden sollten, und das Innenministerium wurde gebeten, die notwendigen Beurteilungen des Überwachungsbedarfs und der Logistik zu erstellen. Im Dezember 1942 wurden Gruppen von **GRAF SPEE**-Männern im Hotel Sierra untergebracht, einem "*riesigen weißen Elefanten der Regierung*" in einem Feriengebiet im Hochland von Sierra de la Ventana, 100 Meilen nördlich des argentinischen

Marinestützpunkts Bahia Blanca. Der FBI-Rechtsattaché in Buenos Aires wies alarmiert darauf hin, dass das Hotel in einem Gebiet liegt, das von vielen deutschen Landgütern umgeben ist: "*San Carlos*" von Lahusen, "*Ramón Diaz*" und "*El Pantanoso*" von Staudt & Co., "*El Retiro*" von Diego Mayer und das riesige Funke-Gelände "*Kraft durch Freude*" mit 130.000 Hektar, das von der örtlichen Nazi-Partei verwaltet wird. Die Amerikaner behaupteten, das Hotel Sierra würde in ein "*Nazi-Hauptquartier*" umgewandelt werden. Hier verlassen wir die Überreste der **GRAF SPEE** Besatzung, aber wir werden sie später am Ende des Krieges wiedersehen.

Anmerkungen:

(1) Laurence, Ric.: Desde Wilhelmshaven a Montevideo, Montevideo 1996

(2) Bayer, Osvaldo: El fin del último corsario, Zeitschrift Todo es Historia, Ausgabe 6.

(3) Newton, Ronald: El Cuarto Lado del Triángulo, Sudamericana 1995.

(4) Brief an den Gouverneur der Provinz Rio Negro, zitiert in Laurence, Ricardo, Tripulantes del Graf Spee, Rosario, 2000.

(5) Lascano, op cit: Newton, ebd.

(6) Schließlich stieg diese Zahl auf elf. Vier fielen an der Front, sieben überlebten. Die elf waren (nur das letzte U-Boot-Kommando):
Kummer, Heinz Alfred (1915-1943, U-467)
Mumm, Friedrich (1915-1943, U-594)
Rieckeberg, Wolfgang (1918-1945), U-637)
Schwebke, Hans-Joachim (1918-1945, U-714)
Diggins, Kurt (1913-2007, U-458); Diggins war bis zu seinem Tod Mitglied der Sharkhunters
Kottmann, Hermann (1915-1955, U-203)
Kuhn, Hans Joachim (1910-1983, U-1233)
Reckhoff, Johann (1911-1985, U-398)
Schauenburg, Rolf (1913-1990, U-536)
Schiebusch, Günter (1909-1997, U-262)
Wattenberg, Jürgen (1900-1995, U-162); Wattenberg war bis zu seinem Tod ein Mitglied der Sharkhunters.
Paul Ascher, der erste Offizier, der aus Argentinien entkam, ging mit dem Admiralstab an Bord der BISMARCK am 27. Mai 1941 verloren.

(7) Camarasa, Jorge: Odessa al Sur, Buenos Aires 1995, Newton, ebd.

KAPITEL VIER

Etappendienst-Stationen an der argentinischen Küste

Dietrich Niebuhr war der Organisator eines kolossalen Spionagenetzes, das sich auch nach seiner Abreise weiter ausdehnte. In den drei Jahren zwischen dem Verlust der **ADMIRAL GRAF SPEE** und seiner Ausweisung aus Argentinien steuerte er Gruppen von Flüchtlingen durch das ganze Land und koordinierte von seinem Büro in der deutschen Botschaft aus die Spionageaufgaben der Abwehr und des SD in Argentinien, Chile und Südbrasilien.



*Das Foto zeigt u.a. den deutschen Botschafter **E. v. Thermann** am Tisch mittig; links von ihm sitzend übereck **D. Niebuhr**; es folgen weiter **G. Sandstede** und **Th. Martens**. Denen gegenüber, auf dem Foto im Vordergrund in die Kamera blickend, **L. Freude**, einer der reichsten, aber auch bedeutendsten Nationalsozialisten, in Argentinien.*
Die Aufnahme soll 1939 aufgenommen worden sein. Die abgebildeten Personen waren Mitglieder der Argentinischen Landesgruppe der NSDAP, teils hohe Funktionäre, einflussreiche Industrielle, aber sicher auch Angehörige der Deutschen Botschaft.
Die deutsche Auslandsvertretung "beherbergte" mindestens zehn Angehörige die als Attaché geführt wurden und somit den diplomatischen Schutz nutzten.
Ein Marineattaché, ein Berater der Botschaft, ein Gesandtschaftsberater, ein Handelsattaché, ein Zivilattaché, ein Presseattaché, ein Leiter der Konsularischen Abt. und drei Konsularsekretäre.
Das wirklich Bedeutsame ist aber, dass diese Gruppenaufnahme, neben einigen Parteimitgliedern, die erste Garnitur des deutschen Nachrichtendienstes in Buenos Aires offenbart - D. Niebuhr, G. Sandstede und Th. Martens.

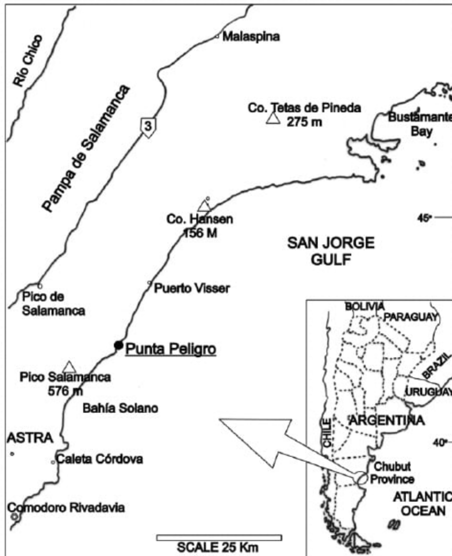
Die Flucht von fast zwanzig Prozent der Besatzung der **GRAF SPEE** war sein größter Erfolg gewesen. Der Verdienst bestand nicht nur darin, dass er die Offiziere und leitenden Angestellten nach Deutschland zurückbrachte, sondern auch darin, dass er im Landesinneren Argentiniens, vor allem in Patagonien, eine Gruppe von Männern mit erwiesener Loyalität aufstellte, die dreißig Monate später, als die U-Boote ankamen und nachts an den argentinischen Stränden Passagiere und Fracht entluden, als "Hafenarbeiter" nützlich sein würden. Diese vier Männer waren:

Mechaniker Willi Brennecke (untergetaucht im Marinearsenal, Februar 1941); Telegrafist Rudolf Dettelmann (untergetaucht in Santa Fe, April 1941); Unteroffizier/Offiziersanwärter Alfred Schultz (untergetaucht in der Provinz Cordoba, Juni 1940, wieder eingefangen, geflohen von Insel

Martín Garcia, 1941); und Elektrotechniker Heinriche Berthe (untergetaucht im Marinearsenal, Mai 1940).

Einige der wichtigeren Stützpunkte sind bekannt:

Astra



Astra war eine Erdölgesellschaft, die 1912 mit deutschem Kapital gegründet wurde. Die Anlage befand sich am Ufer des Golfs von San Jorge, zwanzig Kilometer nördlich von Comodoro Rivadavia in der Provinz Chubut. Die fünfhundert Beschäftigten stammten aus der deutschen Siedlerkolonie in der Region. Astra unterhielt eine Flotte von Tankschiffen. Vor dem Krieg hatte Adolf Hitler dem Unternehmen ein Segelflugzeug geschenkt, um seine Wertschätzung für seine Bemühungen zu zeigen. Der Koordinator der Astra-Operation war ein Lahusen-Mitarbeiter, Schulz, aus Nueva Lubeca, einem Dorf, in dem das Lahusen-Anwesen an den Besitz von Thilo Martens, dem stellvertretenden Leiter des E-Dienstes in Argentinien, angrenzte. (1)

Im August 1942 fotografierte ein Wasserflugzeug der brasilianischen Marine das Tankschiff **SANTA CRUZ** beim Betanken eines U-Boots zwischen Santos und Montevideo. (2)

Feuerland (Tierra del Fuego)

Am 19. Februar 1940 schickte Niebuhr über Transradio eine verschlüsselte Nachricht nach Berlin, in der er die Einrichtung eines geheimen U-Boot-Stützpunkts in Patagonien vorschlug. (3) Einer seiner vertrauenswürdigen Spione, "*Robert*", war der Meinung, dass ein Stützpunkt leicht als Fabrik zur Verarbeitung von Fischmehl, Tran, Öl und Robbenfellen getarnt werden könnte. Er hatte ein Zugeständnis für eine solche Anlage. Der E-Dienst würde die Hälfte des Kapitals investieren und die örtliche deutsche Gemeinde die andere Hälfte. Als guter Standort wurde 44°15'S, Bahía Vera, vorgeschlagen, ein Ort, der als "*abseits der ausgetretenen Pfade und leicht zu verbergen*" beschrieben wurde. Alle vier Hafenarbeiter der **GRAF SPEE** fanden nach 1941 in dieser Gegend Arbeit. Eine ähnliche Anlage dieses Typs, die von einer norwegischen Firma gebaut wurde, war an der Küste von Chubut bei Comodoro Rivadavia in Betrieb. Die Heizöl- und Schmiermittellager könnten sich leicht erklären lassen, wenn jemand danach fragen würde.

Das Marinekommando in Berlin lehnte die Idee angeblich "*aus Angst, die Vereinigten Staaten zu verärgern*" ab, die von allen panamerikanischen Nationen erwarteten, dass sie ihre nicht einklagbare 300-Meilen-Neutralitätszone weiter durchsetzten. Auf jeden Fall lag Bahía Vera zu nahe an Astra.



Alles, was von dieser Anlage übrig geblieben ist

Bei seinen Nachforschungen in der Region erhielt Camarasa (4) einen Bericht des chilenischen Professors René Cárdenas von der Universität Magallanes zur Information von Horacio Lafuente über mehrere kleine deutsche Marinestützpunkte in und in der Nähe des Archipels. Oscar Zanola, Historiker

und Direktor des Museo del Fin del Mundo in Ushuaia, erzählte Camarasa, dass es in Feuerland auf der argentinischen Seite zwei deutsche Stützpunkte in der Thetis Bay im äußersten Osten und der Aguirre Bay im Süden gab. Ab Anfang 1940 produzierte ein Unternehmen Sadiscafe, das Seelöwenfett verarbeitete, Fett, das die Deutschen offenbar für ihre schweren Maschinen in Europa benötigten.



Nach Aussagen ehemaliger Arbeiter legten deutsche U-Boote gelegentlich an, um Fässer mit Fett zu laden und für die lange Reise zurück in die Ostsee aufzutanken. Aufgrund ihrer Stellung als Historiker muss man Cárdenas und Zanola Glauben schenken und sich Gedanken über dieses wichtige Seelöwenfett-Geschäft für das Reich machen.

Wertvolle U-Boote für Rundreisen von einem Ende der Welt zum anderen zu entbehren, um Seelöwenfett zu laden, kann nicht ernst genommen werden, aber als Tarnung für die Betankung von U-Booten, die in Patagonien stationiert waren, macht es Sinn. Es wäre kein Verstoß gegen die argentinische Neutralität gewesen, wenn ein argentinisches Unternehmen U-Boote mit Seelöwenfett und Treibstoff beliefert hätte, wenn die U-Boote auf die vorgeschlagene Weise als Transportmittel genutzt worden wären. Natürlich ging es darum, die U-Boote mit Treibstoff zu versorgen, aber die ganze Sache war geschickt eingefädelt, ging wahrscheinlich auf Niebuhrs Vorschlag vom 19. Februar 1940 zurück und 1998, während seiner "Untersuchungen", hatte Professor Newton nie einen Verdacht. Die Frage nach diesen U-Booten in Patagonien in den Jahren 1940 und 1941 wird nach einem Blick auf den nächsten mysteriösen Stützpunkt, Golfo Nuevo, weiter betrachtet.

Golfo Nuevo

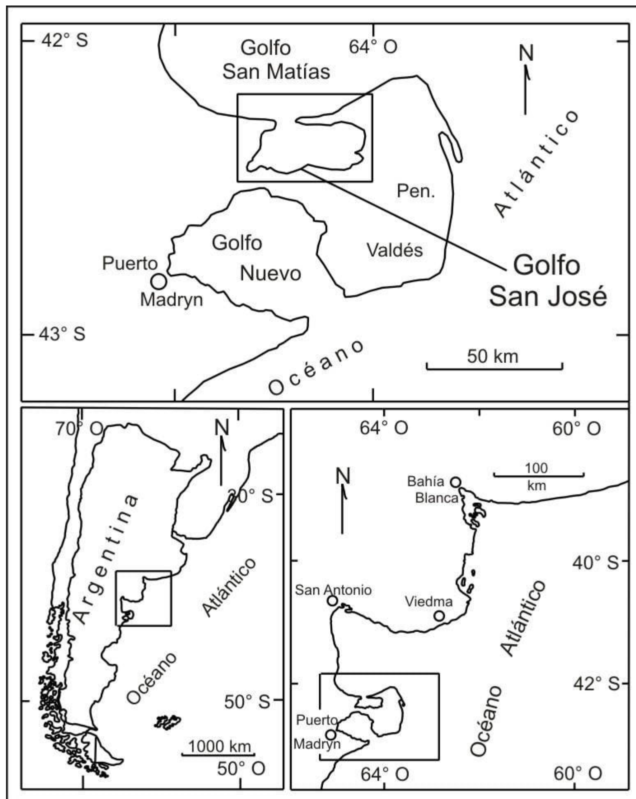
Im Mai 1941 meldete ein unbekannter Informant der US-Botschaft in Santiago die Lage von zwei deutschen U-Boot-Nachschubstützpunkten in Patagonien. Dieser Spion, *"eine gewöhnlich zuverlässige Quelle"*, gab an, dass sich einer der Stützpunkte auf der Halbinsel Valdez befand, irgendwo zwischen Lobería, auf der Landenge zwischen Golfo Nuevo und Golfo San José, und Punta Delgado an der Küste außerhalb von Golfo Nuevo, aber in der Nähe des Eingangs. Daher scheint es sehr gut möglich, dass deutsche U-Boote ab 1941 Golfo Nuevo in der Provinz Chubut zu einem unbekannten Zweck, aber wahrscheinlich zum Auftanken, besuchten, obwohl kein solcher Besuch in Patagonien jemals in einem KTB (einem U-Boot-Kriegstagebuch) erwähnt wurde.

Am 7. März 1942 informierte der Kommandeur der 3. Zerstörerdivision der argentinischen Marine, Capitán Ricardo Campos, den Kommandeur des Zerstörergeschwaders, dass die Torpedoboote **SAN JUAN**, **SAN LUIS** und **MISIONES** hydrophonisch und visuell ein getauchtes U-Boot an der 9 Meilen breiten Einfahrt zum Golfo Nuevo entdeckt hätten:

"Sir, ich möchte Sie darüber informieren, dass heute um 1730 Uhr, während die Division manövrierte, um in Golfo Nuevo auf der Südseite der Valdez-Halbinsel einzulaufen, und die 2. Division dabei war, sich anzuschließen, die San Juan ein Signal gab:

"Habe Kielwasser und Wellen auf der Oberfläche gesehen, meine Hydrophone haben ein getauchtes Schiff auf 2000 Meter Backbord entdeckt, Position 42°55' 64°01'W."

Am 25. März 1942 leitete Admiral Benito Sueyro diesen Bericht an Marineminister Fincati weiter: "*...Es ist nicht das erste Mal, dass der Oberbefehlshaber Meldungen dieser Art erhält, die alle in der gleichen Zone, aber über einen längeren Zeitraum hinweg eingegangen sind. In einigen Fällen stammten die Informationen von hochrangigen Kommandanten, die keinen Zweifel daran hatten, dass sie ein Periskop in 500 Metern Höhe gesehen hatten. Angesichts solcher Berichte ist der Oberbefehlshaber bereit, wenn Eure Exzellenz nichts anderes anordnet, in künftigen Fällen bei verdächtigen U-Booten eine Tiefenladung abzugeben.*" (5)



Fincati hatte keine Einwände und Admiral Sueyro erteilte den Befehl, denn am 13. April 1942 schickte Vizeadmiral Guisasola, der Befehlshaber der Seeflotte, eine Note an Kanzler Guiñazú, in der er darum bat, "*dass ausländische Regierungen darüber informiert werden, dass alle getauchten U-Boote in argentinischen Gewässern angegriffen werden*". Wenige Stunden später wurde die argentinische U-Boot-Flotte angewiesen, sich in argentinischen Gewässern von Überwasserschiffen eskortieren zu lassen, "*um zu vermeiden, dass sie irrtümlich mit Tiefenangriffen belegt werden.*" Golfo Nuevo blieb noch lange nach dem Zweiten Weltkrieg das Zentrum geheimnisvoller U-Boot-Aktivitäten, wie in den letzten Kapiteln beschrieben wird.

Die Berichte über deutsche U-Boote, die in Feuerland Seelöwenfett und Treibstoff geladen haben, und die in und um Golfo Nuevo entdeckten U-Boote im Zeitraum 1940 oder "*über einen längeren Zeitraum*" ab 1942 lassen vermuten, dass deutsche U-Boote während des gesamten Krieges heimlich an der argentinischen Küste stationiert waren. Die Herkunft dieser Boote ist schwer zu erklären.

Bei Ausbruch des Krieges hatte Deutschland siebenundfünfzig U-Boote in Dienst gestellt. Im Laufe des Jahres bis zum 31. August 1940 wurden neunundzwanzig Boote versenkt, abzüglich eines Bootes, das geborgen und wieder in Dienst gestellt wurde, und achtundzwanzig neue Boote kamen zur Flotte hinzu, was einen Nettozuwachs von null, aber einen Nettoverlust von zwölf Booten aufgrund der Versetzung zur Ausbildungsflottille bedeutete. In Anbetracht der Bedeutung der Atlantikschlacht war die Lage zu Hause also verzweifelt.

Wegen der erforderlichen Geheimhaltung wurden möglicherweise ein oder zwei Küstenboote "*inoffiziell*" gebaut und als "*Dienstmädchen aller Art*" an die argentinische Küste geschickt, um dort unter den Anweisungen des deutschen Marine-Nachrichtendienstes zu operieren. Wie bereits in der "*Villa Gesell*" angedeutet, handelte es sich bei diesen Booten um Küsten-U-Boote vom Typ II.

San Antonio Oeste

Diese kleine Stadt am Nordwestufer des Golfs von San Matías in der Provinz Rio Negro war auch während des Zweiten Weltkriegs der Sitz der Spionageorganisation Lahusen in Patagonien.

Für die Provinz Buenos Aires gibt es eindeutige Beweise für die Infrastruktur zum Entladen von U-Booten. Ihre Strände, von denen einige so trostlos und verlassen waren wie die Buchten Patagoniens, waren wegen ihrer Nähe zur argentinischen Hauptstadt attraktiv, während große Teile der Provinz im Besitz deutscher Unternehmen waren.

Bahía Blanca

Der wichtigste argentinische Marinestützpunkt befand und befindet sich in Bahía Blanca. Mindestens ein deutsches U-Boot hat hier während des Krieges einen Besuch abgestattet. Die Anwesenheit dieses U-Boots in einem Seitenarm des Rio Colorado ist bis heute ungeklärt, und um zu verstehen, warum es sich dort aufhielt, müssen wir viele Jahrhunderte in der Zeit zurückreisen und uns auf die einzige verlässliche Quelle für die Fakten verlassen, den Archäologen Jacques de Mahieu 6) Tiwanaku *[Tiahuanacu?]*, das wahrscheinlich vor etwa 17.000 Jahren erbaut wurde, liegt auf einer Höhe von 12.900 Fuß in einer weiten, offenen und ungeschützten Trockenebene des bolivianischen Altiplano.

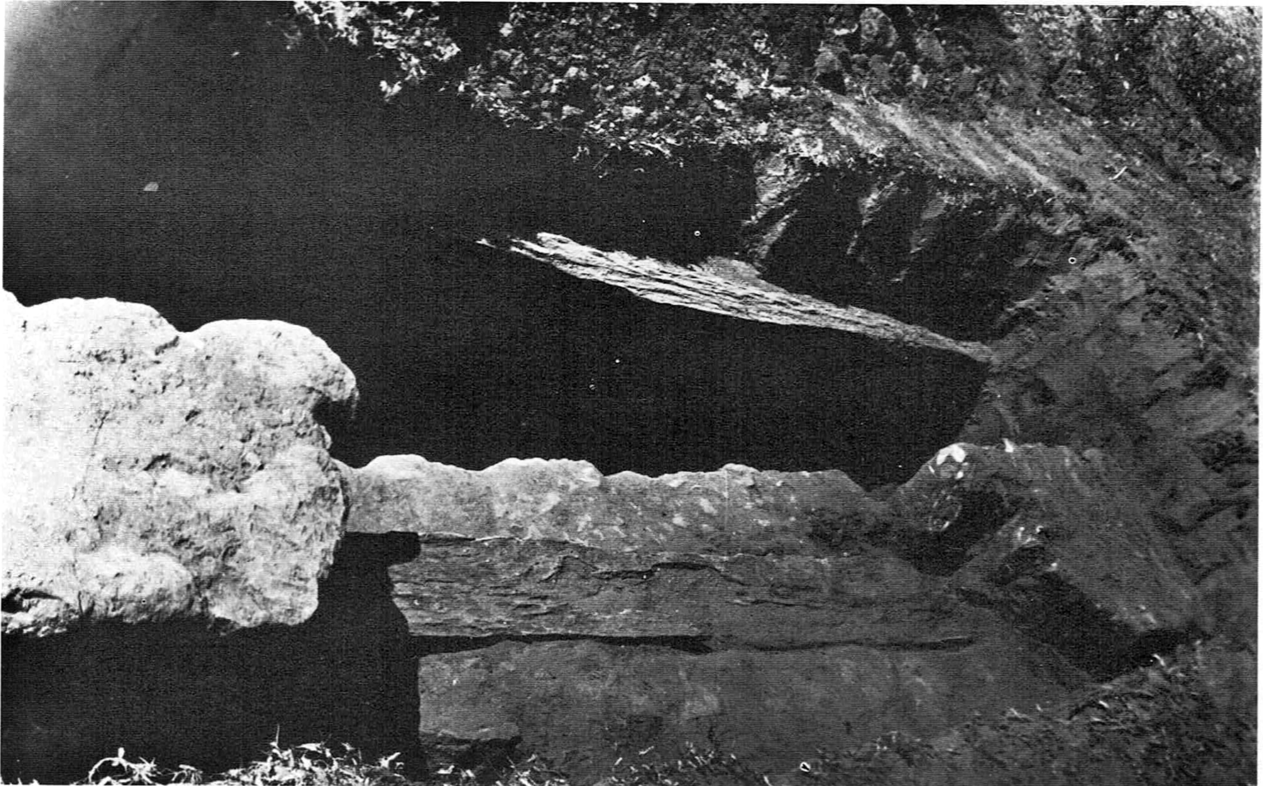


Foto 12: Eingang zum Tempel von Tacuatí.

In längst vergangenen Zeiten war sie ein wichtiges heiliges Zeremonialzentrum mit einem riesigen Tempelkomplex und einer Pyramide, und die Zivilisation war möglicherweise die älteste und fortschrittlichste in ganz Amerika, wenn sie nicht sogar die Hauptstadt von Atlantis selbst war. Die Steine, die hier stehen und liegen, sind von riesiger Größe.

Heute liegt die Stadt zwölf Meilen vom Titicacasee entfernt, obwohl sie ursprünglich nur ein paar hundert Meter vom Ufer entfernt war. Der jesuitische Chronist Agnelio Oliva berichtete, dass das wahre Tiwanaku eine riesige unterirdische Stadt war, die nur für Eingeweihte zugänglich war. Die archäologischen Beweise lassen keinen Zweifel daran, dass die Dänen zwischen 1000 und 1290 unserer Zeitrechnung in Tiwanaku lebten, auch wenn nicht bekannt ist, was sie dort über dreihundert Jahre lang beschäftigte. Es sei daran erinnert, dass der Hauptzweck der Thule-Gesellschaft, der Grundlage des Nationalsozialismus, darin bestand, mit Wesen in der Parallelwelt mit großen okkulten Kräften Kontakt aufzunehmen. Man hoffte, mit diesen Wesen einen Pakt schließen zu können, um von ihnen fortschrittliches technologisches Wissen zu erhalten und so eine Welt zu schaffen, die vom Neuen Menschen bewohnt wird.

Der erste Entdecker nach Kolumbus, der Südamerika vom Atlantik bis zu den Anden durchquerte, war der Portugiese Alejo García im Jahr 1521. Die Eingeborenen auf der brasilianischen Insel

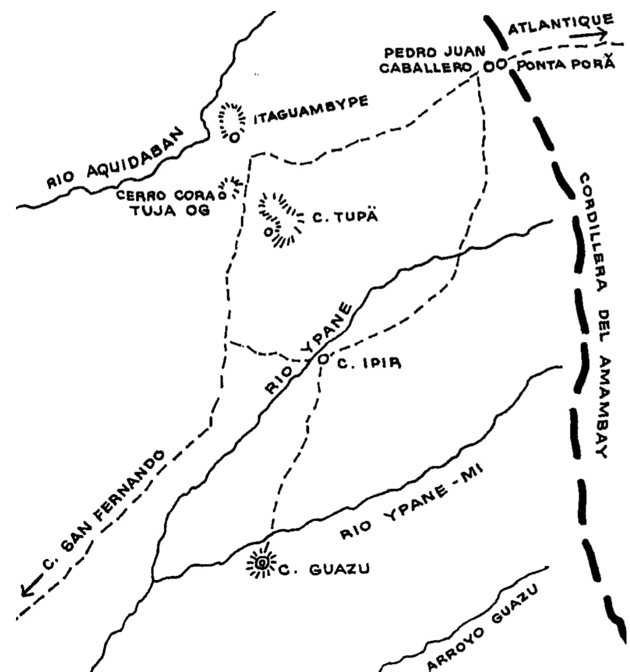
Santa Catalina hatten ihm von einem sagenhaften weißen König weit im Landesinneren erzählt, dessen Reich man über einen alten Weg erreichen konnte, der in der Hafenstadt Santos begann. García berichtete, dass der Weg in perfektem Zustand war, aber von dem großen weißen König gab es keine Spur.

Der bayerische Entdecker Ulrich Schmidel führte 1552 eine Expedition durch und vermerkte in seinem Buch später die Existenz verschiedener Orte in Paraguay und Brasilien entlang des alten Weges, deren Namen weder spanisch noch portugiesisch waren und in den lokalen Eingeborenensprachen keine Bedeutung hatten, aber erkennbar nordisch klangen.

Von Santos an der Atlantikküste in Richtung Westen nach Ourinhos gabelte sich der Weg. Der nördliche Zweig überquerte den Río Paraná bei **Ivinheim** ("*Heimat des Ivin*", ein rotes, zähes, aber biegsames Holz, das die Nordmänner für ihre Langbögen verwendeten, wahrscheinlich die Palme *Acrocomia tatai*), führte weiter zum Río Paraguay, hinter dessen jenseitigem Ufer der Weiler Weibingo (23°35', der Wendepunkt des Weges nach Norden zu Tiahuanacu, nordisch *vejway*, Weg, *vinkekl*) lag, und stieg nach Tiwanaku in der Nähe des Titicacasees in Bolivien auf.

Bis 1940 scheint nichts weiter über diesen alten Weg bekannt oder entdeckt worden zu sein.

Der Sudetendeutsche Fritz Berger war ein Maschinenbauingenieur in seinen Fünfzigern. Während des Chaco-Krieges (1932-1935) richtete er in Asunción eine Werkstatt ein, um erbeutete bolivianische Waffen für die paraguayische Armee aufzuarbeiten. Nach Kriegsende ging er für fünf Jahre weg, kehrte aber im Februar 1940 zurück, um sich in einer Organisation namens AGA (*Agrupación Geológica y Arqueológica*) zu engagieren, die von Major Samaniego von der paraguayischen Armee geleitet wurde.



Karte vom Cerro Corá-Komplex

Das unmittelbare Interesse der AGA galt einem Ring von niedrigen Bergen etwa dreißig Kilometer südwestlich der Stadt Pedro Juan Caballero. Im Nordosten davon liegt der Cerro Itaguambypé, ein zwei Kilometer langer und 100 Meter hoher Bergrücken. Die Basis dieses Berges ist natürlich, aber die Wände sind dreierlei: felsig, fast senkrecht, aber unregelmäßig; felsige, senkrechte Wände und auf den oberen zehn Metern zahlreiche Steinblöcke ungleicher Größe, die sich perfekt zu einer glatten Oberfläche zusammenfügen. Der Kamm ist drei Meter breit und eben und bietet einen 300 Meter langen Weg, der in der Mitte durch eine künstliche Öffnung ins Innere des Berges getrennt ist. Am südlichen Ende befindet sich eine abgerundete Plattform, die fünf Meter über dem Weg liegt und einen Panoramablick über die gesamte Region bietet - daher auch der einheimische Name Itaguambypé, "*Festung*".

Die Archäologen unter De Mahieu kamen später zu dem Schluss, dass die Festung so nicht natürlich entstanden sein kann. Vor allem die Felswände wurden so gebaut, wie es die Vor-Inkas in Bolivien und Peru zum Schutz vor Erdbeben taten. In Paraguay gibt es keine Erdbeben und daher war diese Methode nicht üblich. Da die Jesuiten nie auf diese Weise gebaut und die Region nicht besiedelt hatten und die Guaraní-Indianer im 13. Jahrhundert nicht wussten, wie man Stein bearbeitet, müssen die Festungsbauer von dem einzigen Ort in Amerika gekommen sein, an dem Blöcke ungleicher Größe beim Bau verwendet wurden: dem Altiplano. Die Festung scheint

unvollendet zu sein, ist aber von einem tiefen Tal in der Nähe des Flusses Aquidabán umgeben, der vor siebenhundert Jahren einen natürlichen Graben gebildet haben könnte.

Eine Festung dieser Größe deutet auf eine große Wikingergarnison in einer feindlichen Region hin, die etwas von großer Bedeutung beschützte. Zahlreiche Runeninschriften; auf dem Cerro Guazú, einem kleinen Bergplateau fünfzig Kilometer von Cerro Corá entfernt, das noch immer nicht vollständig erforscht ist, befindet sich die größte Runensammlung der Welt, von der bis in die 1970er Jahre einundsiebzig Inschriften entziffert worden waren; die im präinkaischen Stil errichtete Festung im Altiplano, wo die südamerikanischen Danelaw ihre Hauptstadt hatten, die riesigen Steintreppen am Wasserfall, die mit Metallwerkzeugen bearbeitet wurden, damit sie von großen, über zwei Meter großen Männern benutzt werden konnten, was die einheimischen Ureinwohner nicht waren; der nordische Steintempel, der unter einem Bauernfeld bei Tacuati entdeckt wurde: Mehr ist nicht nötig, um mit Sicherheit festzustellen, dass Cerro Corá ein militärisches Zentrum der Wikinger in strategischer Lage war.



Die Runen-Inschrift von Olif in der Höhle des Pferdes vom Cerro Guazú, das Werk eines Berufs-Steinmetzen. Das letzte Zeichen ist ein Hakenkreuz.

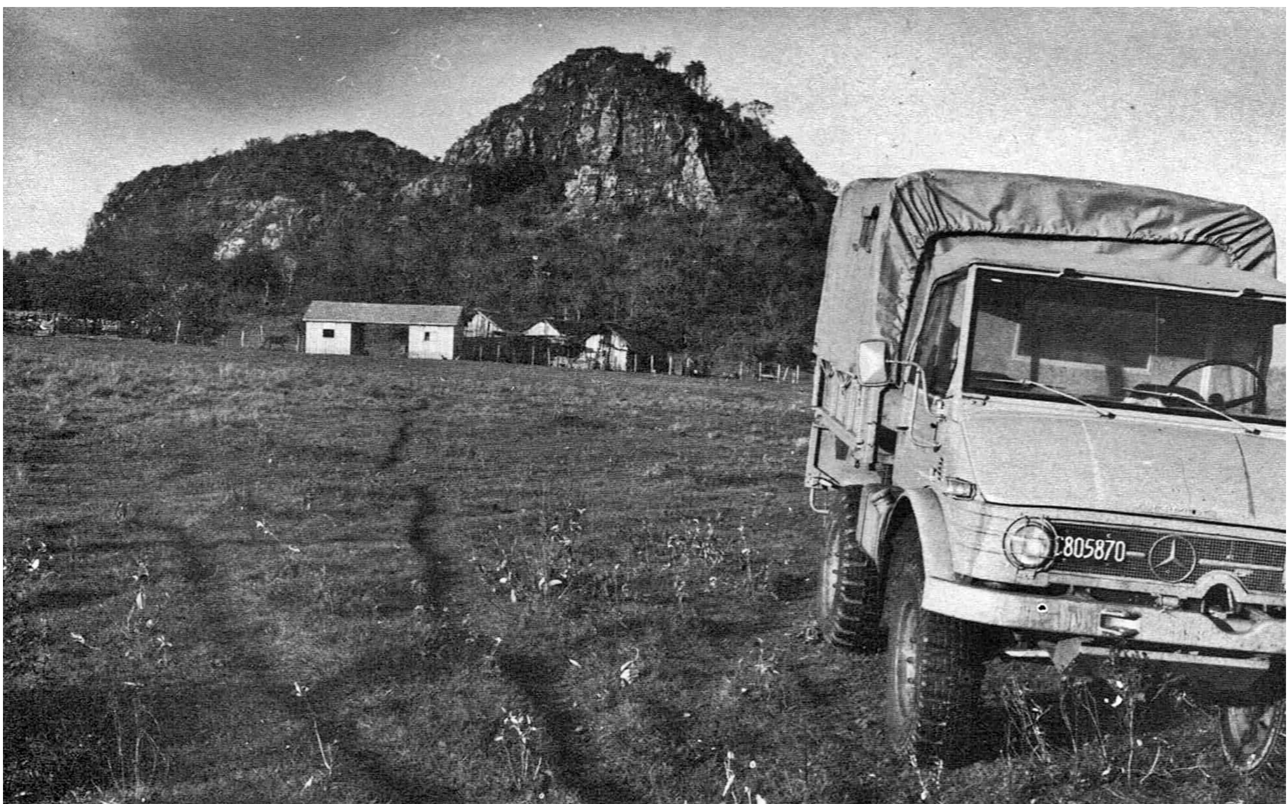
Bei den Runen handelt es sich um gemischte *Futharks*, die häufig angelsächsische, lateinische oder andere archaische Zeichen umfassen und auf die Dauer der Wikingerwanderung in die Region hinweisen. Einige dieser archaischen Runen wurden in Skandinavien nie verwendet und sind im kontinentalen Deutschland beheimatet. Der Runenkundler von De Mahieu folgerte, dass die Wikinger der Region keine reinen Dänen waren, sondern überwiegend aus Schleswig stammten, wo der deutsche Einfluss stark war.

Die Identifizierung von dänischen und deutschen Wörtern im Quiché-maya und Quichua führte den Runenforscher zu dem Schluss, dass in der Region ein Zwischendialekt zwischen Nordisch und Altniederdeutsch gesprochen wurde. So entwickelte sich im Laufe der Jahrhunderte unter dem Einfluss der einheimischen Sprachen, die die Dänen in ihren Beziehungen zu den Indianern verwenden mussten, ein Dialekt, der sich vom klassischen Nordischen unterscheidet. Offenbar

war es den Eingeborenen verboten, die Sprache der Wikinger zu lernen, wie es bei den peruanischen Inkas der Fall war.

Zehn Kilometer süd-südöstlich von Cerro Corá liegt eine natürliche Ebene, die von Hügeln umgeben ist. Von größtem Interesse für die AGA war ein Felsen mit zwei Höckern und einer maximalen Höhe von vierzig Metern, der bis zur Hälfte seiner Höhe dicht bewachsen war und von den Ureinwohnern Yvytyruzú - "*Kahler Berg*" - genannt wurde. Es soll sich um einen Hügel handeln, in dem sich ein unterirdischer Palast befindet, in dem die Grabkammer des großen weißen Königs Ipir untergebracht ist.

Im Februar 1940 begab sich Fritz Berger direkt zum Kahlen Berg, gefolgt von der AGA, die dort ein dauerhaftes Lager mit Holzhütten für ihr paraguayisches Armeekommando einrichtete. In der Senke zwischen den beiden Höckern wurde ein Schacht angelegt. Hier wurden einige Goldstücke und Artefakte entdeckt, einige aus einer Art Stein oder Metall, die der Wissenschaft unbekannt waren, und die von den Paraguayern als Schatz beschlagnahmt wurden.

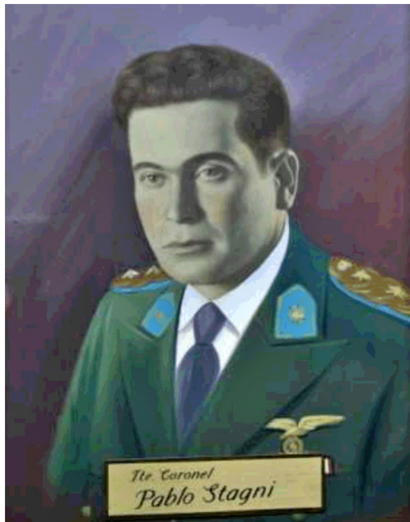


Der Yvyty Perö oder Cerro Ipir

Aus Asunción wurde Dynamit angefordert, um die Ausgrabungen fortzusetzen, und Ende Oktober 1941 war der Schacht bis auf achtzehn Meter vertieft, aber ohne speziellen Sprengstoff und Bohrgeräte, die normalerweise aus Deutschland geschickt werden, konnten die Arbeiten nicht fortgesetzt werden und wurden auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Im Laufe des Jahres 1942 wurden vier Tunnel mit einer Länge von über hundert Kilometern untersucht. Berger fertigte sehr detaillierte Querschnitte der Eingänge zu diesen Tunneln an, die eine maximale Höhe von 1,47 Metern und eine Breite von 0,75 Metern aufwiesen und daher nicht für Wikinger gebaut worden waren.

An einem Tag im November 1942 (8) kamen drei faszinierende Faktoren zusammen. Der Oberbefehlshaber der paraguayischen Luftwaffe, Major Pablo Stagni, stattete dem argentinischen Marinestützpunkt Bahía Blanca einen offiziellen Besuch ab und ein deutsches U-



Major Pablo Stagni war beim deutschen Geheimdienst fest verankert; sein Codename war "**Hermann**".

Boot machte in der Mündung des Rio Colorado fest. Die ansässigen US-Spione konnten weder herausfinden, warum das U-Boot dort lag, noch was Major Stagni dort tat.

Die Lösung ist einfach. Das U-Boot war auf dem Höhepunkt der Atlantikschlacht von Europa aus mit einer Ladung geschickt worden, die in Major Stagnis Flugzeug geladen und nach Paraguay geflogen werden sollte. So konnten die Ausgrabungen auf dem Kahlen Berg noch im selben Monat wieder aufgenommen werden, nachdem die Arbeiten wegen des Mangels an Sprengstoff und Bohrgerät fast ein Jahr lang unterbrochen worden waren.

Die Arbeiten wurden fortgesetzt. In dreiundzwanzig Metern Tiefe, von der Senkrechten aus gerechnet, stießen die Soldaten auf eine Art Steinplatte, die unmöglich zu durchbrechen war. Die Meißel des Erdbohrers brachen einer nach dem anderen ab und der Sprengstoff war nicht in der Lage, das anzukratzen, was Berger für das "*Dach*" des Palastes hielt. Man kam zu dem Schluss, dass der Grabhügel aus einer unbekannten Form von Beton bestand. Sondierungen ergaben, dass der Grabhügel zweihundert mal achtzig Meter groß war und aus einer hohlen Struktur mit vielleicht achthundert Räumen bestand. 1944 wurde ein dritter Versuch unternommen und ein weiterer Schacht ausgehoben, aber es erwies sich als unmöglich, den Beton zu durchbrechen. Die AGA wurde 1945 aufgelöst. Berger blieb bis zum Krieg 1947 bei der paraguayischen Armee. Dann zog er sich nach Dourados in Brasilien zurück und starb im folgenden Jahr.

Allein aufgrund des enormen Zufalls, dass sich der Oberbefehlshaber der paraguayischen Luftwaffe und ein deutsches U-Boot gemeinsam im argentinischen Hauptmarinestützpunkt aufhielten, deuten die Beweise auf eine Zusammenarbeit zwischen Argentinien, Paraguay und Deutschland hin. Sie weisen auch auf die enorme Bedeutung der archäologischen Arbeiten auf dem Berg Cerro Yvyvty in Paraguay für das Dritte Reich hin. Vielleicht ist es deshalb ein Geheimnis, das die Welt nie erfahren darf, dass trotz der überwältigenden Beweise, die dafür sprechen, kein akademischer Historiker oder Archäologe jemals zugeben wird, dass die Danelaw einst nach Südamerika kam.

Weiter in Richtung Norden entlang der argentinischen Küste - andere E-Dienst-Stationen oder Hilfsposten an den Küsten der Provinz Buenos Aires waren:

Moromar

Der Eingang zur Lahusen-Siedlung *"Moromar"* lag direkt hinter den Sanddünen an einem Strand einige Kilometer östlich der Stadt Necochea. Der am besten belegte Entladevorgang fand hier am 28. Juli 1945 statt, wie weiter unten beschrieben wird.

Miramar

Dieser Strand lag sechzig Meilen entlang der Küste von Mar del Plata. Dahinter befand sich eine Ranch, die dem deutsch-bolivianischen Zinnmagnaten Gustav Eickenberg gehörte und gleichzeitig die E-Dienst-Station war.



Orte an der argentinischen Küste mit deutscher Küstenaktivität von 1941-1945, die in amtlichen Dokumenten erwähnt werden.

Ein U-Boot-Hilfshafen bei Mar del Plata

Oberst Rómulo Horacio Bustos (geb. am 15. November 1921 in Buenos Aires) diente zu Beginn seiner Karriere in der Küstenartillerie und später im militärischen Geheimdienst. Ein langer Bericht über seine Erlebnisse in und um Mar del Plata erschien in der nationalen Tageszeitung La Nación vom Sonntag, den 23. März 2008.

"In jenem Winter (d.h. Juni-Juli 1945) erlebte ich bei Mar del Plata in mehrere suggestive Episoden in Bezug auf U-Boot-Landungen verwickelt. Zu dieser Zeit war ich Kommandant einer Flakbatterie im Gebiet des Camet-Parks (d.h. zehn Kilometer östlich der Stadt Mar del Plata). An einem Nachmittag in der ersten Junihälfte wurden alle Kommandeure der Flakbatterien vor den Oberbefehlshaber, Oberstleutnant Pedro Lagrenade, gerufen, um den Text einer Nachricht des Oberbefehlshabers der Armee zu hören. Wir wurden alle mit scharfer Munition in verschiedene Sektoren an der Küste zwischen Mar del Plata und der Lagune Mar Chiquita eingeteilt. Unser Ziel war es, mögliche Anlandungen von U-Booten zu verhindern.



LA PRENSA — MIER

El Submarino Alemán "U 530" se Rindió Ayer por la Mañana en la Base de Sumergibles de Mar del Plata

otografía de un submarino alemán, gemelo del U 530

Meine Batterie war am äußersten Ende der Lagune positioniert. Wir hatten neun leichte Oerlikons [20-mm Flugabwehrkanone] auf einer Klippe, die alle geladen und schussbereit waren. In einer Nacht war es sehr dunkel, es regnete und es herrschte starker Wind. Nach Mitternacht sah ich, wie in kurzen Abständen Lichtsignale vom Meer aus in Richtung eines angrenzenden Küstenabschnitts geblitzt wurden. Während eine zweite Serie gesendet wurde, informierte ich Oberstleutnant Lagrenade. Als er bei meiner Kommandoposition ankam, zeigte ich ihm, woher die Signale kamen, aber da hatten sie schon aufgehört.

Als mein kommandierender Offizier mit seinem Fahrzeug abfahren wollte, wurde die Sendung der Signale wieder aufgenommen. Lagrenade beschloss, die Geschütze im angrenzenden Sektor näher heranzuziehen und befahl uns, so viele Menschen wie möglich gefangen zu nehmen, falls es zu Ausschiffungen kommen sollte. Nach etwa 0100 wurden die Lichtsignale jedoch weniger regelmäßig und hörten dann ganz auf. Wir nahmen an, dass dies am schlechten Wetter lag (kabbelige See und starker Seitenwind), das eine Anlandung in Schlauchbooten gefährlich machte, oder daran, dass die Besatzung des geheimnisvollen Schiffes von der Küste aus vor der militärischen Präsenz an der Küste gewarnt worden war."

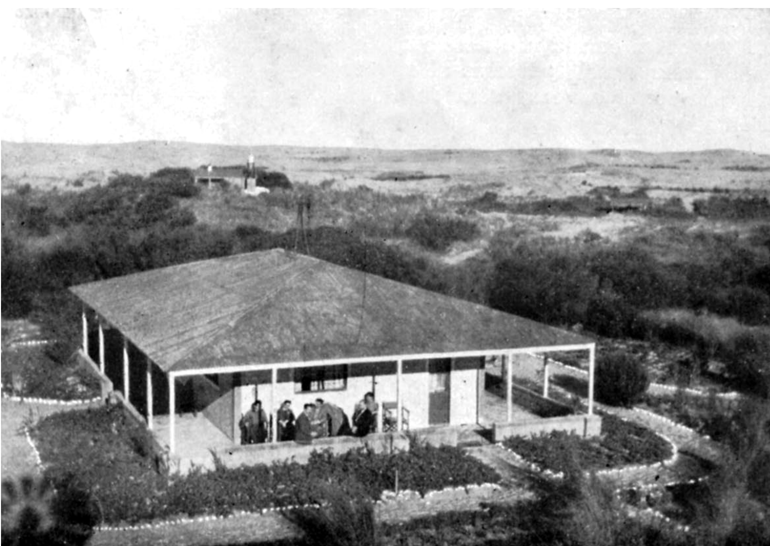
Die Signale wurden in den folgenden Nächten nicht wiederholt und die meisten Batterien wurden abgezogen. Bustos gab an, dass er einen streng geheimen Bericht an den Oberbefehlshaber der Armee schickte, der jedoch nie freigegeben wurde. Bustos erinnerte sich an einen zweiten seltsamen Vorfall, der sich Ende Juni 1945 ereignete, vielleicht zehn Tage nach der Episode mit den Lichtsignalen:

"Dieses Mal war es ein sonniger Morgen mit einer angenehmen Temperatur. Ich hatte meine Einheit an den Strand gebracht, um Zielübungen zu machen und mit scharfer und leerer Munition zu üben. Der Strand (der in diesem Bereich zehn Meter breit war) wurde von einer etwa fünfundzwanzig Meter hohen Felsklippe begrenzt. Wir bauten unsere Oerlikons ab und ließen sie an Seilen hinunter. Während wir uns von den Strapazen ausruhten, ging einer meiner Männer los und entdeckte eine kleine Höhle, die etwa drei Meter in die Klippe hineinführte. Darin waren drei Holztische etwa zehn bis zwanzig Zentimeter über der Hochwassermarke aufgestellt worden. Auf diesen Tischen waren Dutzende von Dosen in der Größe von Bierdosen gestapelt, die bis auf einen einzelnen Buchstaben nicht gekennzeichnet waren. Die erste Dose, die wir öffneten, enthielt frisch gebackenes Schwarzbrot, eine andere enthielt Schokoriegel. Es war offensichtlich, dass andere Flüssigkeiten und andere Lebensmittel enthielten. Natürlich brachte ich den Inhalt dieser Höhle mit den geheimnisvollen nächtlichen Signalen in Verbindung, die ich ein paar Nächte zuvor im selben Sektor gesehen hatte. Ich persönlich hatte keinen Zweifel daran, dass es sich um einen Stützpunkt handelte, der entweder zur Versorgung der deutschen U-Boote diente, die sich durch die Zone bewegten, oder um Erfrischungen für die Personen bereitzustellen, die an diesem Ort heimlich von Bord gingen. Als wir unseren kommandierenden Offizier über diesen Fund informierten, fotografierte er das Innere und Äußere der Höhle, entfernte die Tische und Dosen und nahm eine Aussage von mir und meinen Offizieren auf. All dieses Material wurde von Oberstleutnant Lagrenade an den Oberbefehlshaber der Armee weitergeleitet. Meine Männer machten mich darauf aufmerksam, dass nichts davon in den örtlichen Zeitungen veröffentlicht wurde und man seitdem nichts mehr davon gehört hat."

Die zweite Hälfte von Oberst Bustos' Bericht folgt in Kapitel 6, "**U-530**".

Villa Gesell

Im Jahr 1931 war die Villa Gesell einfach ein großes Grundstück, das für die Entwicklung des Strandes erworben wurde. Ihr Gründer war Carlos Gesell, ein deutscher Ingenieur. Der Ort liegt auf halbem Weg zwischen der Außengrenze des Río Plate bei San Clemente del Tuyú und der Stadt Mar del Plata. Das erste Wohnhaus von Carlos Gesell ist heute das historische Museum der Gemeinde. Im Jahr 1942 bewohnte ein deutsches Ehepaar, die Nachbarn der Starcks, ein von Gesell gebautes Haus, "*das den Beginn des Tourismus markierte*", wie es im modernen Reiseführer heißt. Wer heute hier nach Beweisen für deutsche U-Boote sucht, wird eine undankbare Aufgabe haben.



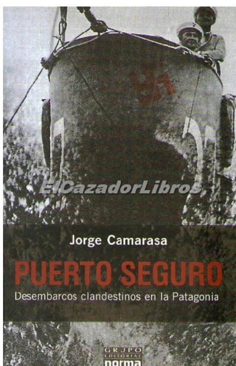
Das Haus der vier Türen, der erste Wohnsitz der Familie von Don Carlos Gesell, wurde zum Kulturerbe von nationalem Interesse erklärt. Dieses Foto stammt aus dem Jahr 1941.

Das FBI hatte die Villa Gesell unmittelbar nach dem Krieg bei der Suche nach Hitler genau im Blick. In einem vom US-Justizministerium am 1. August 1945 veröffentlichten Funkspruch des FBI heißt es:

"Berichten zufolge hat die Provinzpolizei eine Razzia in der deutschen Kolonie Villa Gesell durchgeführt, um nach Personen zu suchen, die möglicherweise heimlich über

ein U-Boot nach Argentinien eingereist sind. Andere Grundstücke am Strand in der Nähe desselben Gebiets wurden von den Behörden durchsucht, aber keine Verhaftungen vorgenommen."

Es besteht kaum ein Zweifel daran, dass die Villa Gesell so ausgestattet war, dass sie U-Boote auftanken, reparieren und bei der Ausschiffung helfen konnte. Dies wird durch die spätere Entdeckung von Infrastruktur, Lagern und seltsamen Konstruktionen in der Nähe bestätigt. Ende der 1960er Jahre, als das Dorf zu einem großen Ferienort ausgebaut wurde, legten Bauarbeiten am Strand nahe der Straße Buenos Aires ein Eisenbahngleis frei, das vom Meer in einen fünfzig Meter langen Schuppen in der Nähe des Hauses von Carlos Gesell führte. Laut dem Architekten Jorge Castro lebte am Ende dieses Gleises ein deutscher Mechaniker, der sich auf Dieselmotoren spezialisiert hatte. Castro vermutete, dass es sich bei den entdeckten Überresten um eine Art Trockendock handelte.

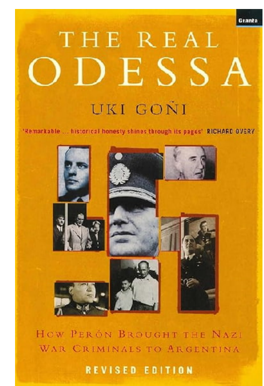


In seinem unveröffentlichten Manuskript 'Der Schatz des Dritten Reiches in Argentinien' erwähnt der Journalist Martin Malharro, dass *"... Ende der 1960er Jahre, als der Ort begann, sich zu einem der beliebtesten Urlaubsorte Argentiniens zu entwickeln, eine Sanddüne verschoben wurde und man einen Bunker mit Schmiermitteln und U-Boot-Teilen fand."* (9)

U-Boote vom Typ II hatten eine Gesamtlänge zwischen 40,9 und 43,9 Metern, und der 50 Meter lange Schuppen am Ende der kurzen Eisenbahnstrecke vom Meer aus hätte sich gut als eine Art Trockendock für ein U-Boot eignen können. In einem späteren Kapitel wird die Geschichte des mysteriösen kleinen U-Boots deutscher Bauart erzählt, das im Juli 1945 bei San Clemente del Tuyú eine Stunde lang einem viel größeren U-Boot deutscher Bauart helfen wollte, das weniger als drei Meilen vor der Küste auf Grund lief.

Nachdem der Abwehragent Ernst Hoppe am 14. Oktober 1943 von den britischen Behörden in Gibraltar von dem Dampfer **MONTE ALBERTIA** abgeführt worden war, gab er im Verhör an, dass er nach Argentinien unterwegs war, um ein U-Boot zu treffen, das Kisten mit Dokumenten und zehn Millionen Reichsmark zur Vermögensanlage an Bord hatte. Er sagte, es sei nicht die erste Lieferung dieser Art gewesen. Das U-Boot sollte in der Nacht des 21. Februar 1944 in der Nähe von El Rancho, einem Bauernhof von Emil Fuchs, entladen werden.

Aufgrund dieser Informationen lauerten argentinische Geheimdienst- und FBI-Agenten in den letzten zwei Wochen des Jahres 1943 ein paar Kilometer von der E-Dienst-Station Miramar entfernt auf. Die Operation wurde abgebrochen, als der uruguayische Präsident Amézaga Einzelheiten über eine Übergabe von Kisten und Verschlägen auf See vor La Plata von einem U-Boot an zwei Schlepper der Delfino Cía bekannt gab. Otto Reinbeck, Leiter des Reichsministeriums für Auswärtige Angelegenheiten, Büro Lateinamerika, erklärte dazu: *"Wir erfuhren erst viel später von den Plänen des SD, technische Ausrüstung und Wertgegenstände in Argentinien mit einem U-Boot abzuladen"*, und auf Nachfrage teilte uns der SD mit, *"dass der Erfolg der Operation von offiziellen argentinischen Kreisen garantiert wurde."*



Laut Goñi (10) brachte das U-Boot vierzig Kisten, einen Funksender, einen Mipu-Mikropunktapparat und zwei Passagiere mit, von denen einer ein Experte für Funkübertragungen war. Die U-Boote kehrten mit Platin, Glimmer, Industriediamanten, kristallisiertem Insulin und Spezialitäten wie Haifischleberextrakt, dessen Eigenschaften die Sehkraft von Piloten verbessern sollten, nach Europa zurück.

In der Nacht des 2. Juli 1944 schiffte der Abwehrkutter **SANTA BARBARA** zwei SD-Agenten in Punta Mogotes bei Mar del Plata aus und nahm einen SD-Führer und zwei Telegrafisten an Bord. (11)



Die Ladung bestand aus Funk- und Mikrodotiergeräten für das deutsche Bolívar-Spionagenetz, Geheimtinte, Arzneimitteln und 100.000 US-Dollar in bar. Die **SANTA BARBARA** hatte einen Hilfsmotor, war zweiundzwanzig Meter lang und hatte eine Breite von fünf Metern. Ihr Kapitän Hans (Heinrich) Garbers aus Hamburg hatte eine fünfköpfige Besatzung.



Garbers und sein Spionageschiff

Das Schiff verließ Arcachon im Golf von Biskaya am 16. April 1944 und legte die Strecke in fünfundsiebzig Tagen zurück. Die Ladung wurde im August von der argentinischen Polizei beschlagnahmt, obwohl ein Teil des Geldes auf richterliche Anordnung wiederbeschafft wurde. Die **SANTA BARBARA** schaffte die Rückreise ohne Probleme und lief am 16. September 1944 in Vigo, Spanien, ein.

Monatelang weigerten sich die britischen Marinebehörden und das FBI zu akzeptieren, dass ein langsames Fischerboot die Rundreise von Europa nach Argentinien unter Umgehung aller alliierten Marine- und Luftpatrouillen hätte machen können, und bestanden darauf, dass es sich um ein U-Boot handeln müsse. Die Fahrten der **SANTA BARBARA**, ob Fischkutter oder U-Boot, verfestigten in den Köpfen der Alliierten die wachsende Gewissheit, dass das Dritte Reich in seinem Todeskampf U-Boote mit bedrohlichen Missionen nach Argentinien schickte.

In einem Memorandum des argentinischen Gegenspionagedienstes Coordinación Federal, das am 18. April 1945 an das Marineministerium geschickt wurde, wurde berichtet, dass ein deutsches U-Boot kürzlich in San Clemente del Tuyú entladen hatte:

*"Durch unsere Agenten, die die Operationen des Agenten des Dritten Reichs, Ludwig Freude, überwachen, ist bekannt, dass auf den Namen der bekannten Radiomoderatorin und Schauspielerin María Eva Duarte Ibarguren (12) zahlreiche Einzahlungen bei verschiedenen Banken getätigt wurden. Freude erzählte unserem Agenten "Natalio", dass am 7. Februar letzten Jahres ein U-Boot den Transport Nr. 1.744 mit Schätzen nach Argentinien durchgeführt hat, um beim Wiederaufbau des Nazi-Reiches zu helfen. Durch nachträgliche Ermittlungen konnten wir feststellen, dass die ausgeschifften Säcke mit der Aufschrift "**Geheime Reichssache**" an die Farm Lahusens geliefert wurden und dort in der Nacht des 28. Februar in verschiedenen Lastwagen ankamen. Die Einzahlungen erfolgten bei der Banco Alemán, der Banco Transatlántico Alemán, der Banco Germánico und der Banco Tornquist, alle auf den Namen der oben genannten Dame. Die Ermittlungen dauern an. Gezeichnet: Nicéforo Alarcón, leitender Beamter".* (13)

Ludwig Freude, der von der New York Times als "*Der Nazi Nummer eins in Argentinien*" bezeichnet wurde, war einer der reichsten volksdeutschen Geschäftsleute in Argentinien. Er machte Geschäfte mit dem argentinischen Staat und war ein persönlicher Freund des Vizepräsidenten und Kriegsministers, Oberst Juan Domingo Perón.



Freude (zweiter von links) war der beste Freund von Juan Perón, der hier sein Taschentuch in seine Tasche steckt. Als die Alliierten Freude deportieren wollten, um ihn vor Gericht zu stellen, sagte Perón mehr oder weniger, dass Freude sein guter Freund sei und er nirgendwo hingeht.

Anmerkungen:

(1) Camarasa, Jorge, Puerto Seguro, Ed. Norma, Buenos Aires, 2006. Dieses Buch bietet die beste Übersicht über die deutschen Aktivitäten an der argentinischen Küste.

(2) Newton, Ronald C: Actividades Clandestinas de la Armada Alemana en Aguas Argentinas, CEANA preliminary report, February 1998 at level of footnote 26: der Bericht kann auf Spanisch unter diesem Titel im Internet gelesen werden.

(3) Newton, ibid.

(4) Camarasa, ibid, p.98.

(5) Camarasa, ibid: also Salinas and De Napoli, Ultramar Sur. Professor Newton weiß offensichtlich nichts von diesen Sichtungen und Berichten in Feuerland und Golfo Nuevo, denn er erwähnt sie weder in seinem Buch noch in dem von ihm verfassten CEANA-Bulletin.

(6) See Jacques de Mahieu: El Rey Vikingo del Paraguay, Hachette (Buenos Aires) 1979. De Mahieu, ein französischer Anthropologe und Archäologe, diente als Offizier beim 33. Waffen-SS Grenadierregiment Charlemagne an der Ostfront. Er kam am 22. August 1946 in Argentinien an. Perón ernannte ihn zum nationalen Sekretär der Höheren Schule für peronistische Führung und in den 1960er Jahren leitete er eine peronistische Parteifiliale in der Hauptstadt. De Mahieu war ein überzeugter Sonnenwendanbeter und sprach regelmäßig auf den heidnischen Sonnenwendfeiern im Nachkriegsargentinien. Er starb im Jahr 1990.

(7) Daim, Professor Wilfred: Der Mann, der Hitler die Ideen gab, Wien 1985. Dieses Buch ist die Biografie von Lanz von Liebenfels, dem Mitbegründer der Thule-Gesellschaft.

(8) Newton, Professor Ronald: Actividades Clandestinas, in der Nähe von fn.27 im Haupttext.

(9) Camarasa, ibid, p.164. Ein Faksimile des oben erwähnten FBI-Radiogramms erscheint in diesem Buch auf S. 265.

(10) Goñi. Uki: The Real Odessa.

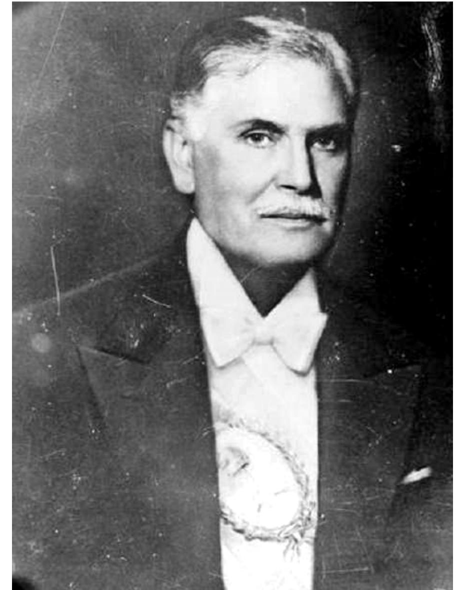
(11) Newton, Professor Ronald: El Cuarto Lado del Triángulo.

(12) Später wurde sie als "Evita" oder Eva Perón bekannt. Das Paar heiratete am 10. Dezember 1945. Der radikale Kongressabgeordnete Silvano Santander nannte sie die "Nazi-Spionin Nr. 1 in Argentinien".

(13) Ein Faksimile dieses Dokuments erscheint in Farrago Ladislas: Aftermath, Avon Books, New York, 1974.

KAPITEL FÜNF

Der politische Wandel in Argentinien, 1943-1945: Die deutsche Wunderwaffe


Ramón S. Castillo Barrionuevo war Präsident Argentiniens vom 27. Juni 1942 bis 4. Juni 1943.

Der pro-deutsche Präsident Ramón Castillo hatte sein Amt im Juli 1940 angetreten. Ende 1941 festigte er seine Position, indem er die Pearl-Harbour-Krise dazu nutzte, die Provinzwahlen zu verbieten und den Ausnahmezustand zu verhängen. Anfang 1942 torpedierte er zusammen mit dem Minister für Außenbeziehungen, Ruiz-Guiñazú, die Bemühungen der Vereinigten Staaten auf der Ministerkonferenz in Rio, die darauf abzielte, eine einheitliche gesamtamerikanische Front gegen die Achsenmächte zu schaffen. Von da an setzten sich die Vereinigten Staaten dafür ein, Castillo zu zwingen, interamerikanische Resolutionen über die Kontrolle von Bürgern, Kommunikationsmitteln und Wirtschafts-unternehmen der Achsenmächte in Kraft zu setzen, was die Beziehungen zwischen den Alliierten und Argentinien dominierte.

Im Dezember 1942 war Castillo unter dem Druck des britischen Botschafters, die Aktivitäten der Nazis zu untersuchen, zum Handeln gezwungen worden und entdeckte innerhalb weniger Tage einen Spionagering. Zu seinem Erstaunen operierten Agenten der Achsenmächte auf Befehl aus Berlin von argentinischen Stützpunkten aus, nutzten geheime Funkstationen und übermittelten ihre Erkenntnisse nach Deutschland. Ein Kopf musste rollen und Marineattaché Niebuhr, der bereits unter Verdacht stand, wurde zur Persona non grata erklärt und des Landes verwiesen, aber Castillo bestätigte trotzdem die Neutralität Argentiniens. (1)

Das ganze Jahr 1943 über sah sich Präsident Castillo in der Klemme. Die Öffentlichkeit war ihm gegenüber feindselig eingestellt. Es gab Subversion, und die deutsche Spionageorganisation war fast offen in ihren Aktivitäten. Die national-katholischen Gruppen hetzten gegen ihn, ebenso wie die Anti-US-Fraktion und die militärischen Machtzirkel innerhalb seiner eigenen Partei. Buenos Aires war, wie Madrid, Lissabon und Genf, eine führende Hauptstadt der internationalen Spionage. Nazi-Agenten waren geradezu Berühmtheiten, vor allem die der Federación de Círculos Alemanes de Beneficencia y Cultura [Deutscher Wohlfahrts- und Kulturverband], der Nazi-Partei, die seit der CIAA-Untersuchung von 1939 ihren neuen Namen trägt und trotz der Bemühungen alliierter Kabinettsmitglieder weiter florierte.

In dieser Phase des Krieges wollten die Vereinigten Staaten keine Neutralen. Die US-Marine und das Kriegsministerium hatten Argentinien einen Rüstungsvertrag vorgeschlagen, sofern sich die diplomatische Haltung ändern würde. Das US-Finanzministerium wollte, dass die argentinischen Kredite in Washington eingefroren werden, und die Commission for Economic Warfare [Kommission für wirtschaftliche Kriegsführung] hatte Buenos Aires von ihrer Liste der zugelassenen Exporthäfen gestrichen. Nichts von alledem bewegte die Argentinier.

Auf der Suche nach schnellen Ergebnissen gerieten die Briten, die die argentinische Börse dominierten, unter Druck. Das Problem dabei war, dass Argentinien die britischen Interessen im Fernen Osten vertrat und mit der japanischen Regierung in Kontakt stand, in der Hoffnung, die Behandlung der britischen Kriegsgefangenen zu verbessern. Außerdem erhielt Großbritannien über den Hafen von Buenos Aires Fleisch- und Getreidelieferungen, für die Großbritannien kürzlich einen nach dem Krieg rückzahlbaren Kredit ausgehandelt hatte. Das britische



Churchill, Roosevelt und die argentinische Neutralität

Außenministerium war mit den Vereinigten Staaten in Bezug auf die argentinische Situation nicht einer Meinung.

Washington behauptete, dass Argentinien Gelder der Achsenmächte wusch; die Briten hatten keine Beweise für diese Behauptung gefunden. Washington behauptete, dass die örtlichen Spionageringe der Nazi-Partei eine Bedrohung für die Alliierten darstellten. Britische Agenten hielten sie für unbedeutend und schwerfällig. Washington bestand darauf, dass Südamerika die diplomatischen Beziehungen zu den Achsenmächten abbrechen sollte. Großbritannien wollte das nicht, weil sein Geheimdienst die Nachrichten der deutschen Spionageorganisationen las, bevor Berlin sie bekam. Washington war besorgt, dass Argentinien mit Firmen auf deren schwarzen Liste Handel trieb. Großbritannien weigerte sich zu intervenieren, weil die schwarze Liste der USA zu lang war. (2)

Von all seinen Gegnern war der gefährlichste für Präsident Castillo die GOU, eine Junta von neunzehn Militäroffizieren, deren wichtigster Ideologe Oberst Juan Perón war. GOU - wofür das stand, ist unklar - hatte sich der "Verteidigung Argentiniens gegen innere und äußere Feinde" verschrieben.

Die prosowjetischen Kommunisten waren der Erzfeind und nicht weit dahinter kamen die Anhänger der Vereinigten Staaten, die Argentinien ständig unter Druck setzten, in den Krieg gegen Deutschland einzutreten. Besondere Abscheu empfand die GOU gegenüber dem freimaurerischen Establishment, das sie beschuldigte, *"eine furchterregende Geheimorganisation internationalen Charakters"*, *"eine jüdische Schöpfung"*, *"ein Feind des Staates und der Armee schlechthin"* zu sein und das sie als *"eine Mafia im großen Stil"* bezeichnete, die *"Anti-Katholizismus"* und *"per Definition alles Anti-Argentinische"* verkörpere. Sie war verantwortlich für die Französische Revolution und den Spanischen Bürgerkrieg.

Der Rotary Club war ein weiteres Hauptziel der GOU, da er *"ein geradliniges Netzwerk von Spionage und internationaler jüdischer Propaganda im Dienste der Vereinigten Staaten"* war. (3)

Am 17. November 1942 hatte Präsident Castillo General Ramírez zum Kriegsminister ernannt. Dieser Offizier war ein Mitglied der GOU. Als Castillo die Sympathien von Ramírez für die Loge entdeckte, wurde Ramírez am 3. Juni 1943 entlassen. Am nächsten Tag marschierte eine Kolonne von zehntausend Soldaten unter der Führung von General Arturo Rawson auf Buenos Aires und übernahm nach einem Scharmützel die Macht. Noch in derselben Nacht wurde Rawson, ein achsenfreundlicher Nationalist, als Präsident eingesetzt und ernannte sein Kabinett, wurde aber zwei Tage später zugunsten von General Ramírez abgesetzt.

"Die neue argentinische Militärführung vermied es, sich mit den anderen amerikanischen Republiken zu verbünden, um den Krieg auf der Seite der Alliierten zu führen, und verzichtete auf überzeugende Maßnahmen gegen die Spionage- und Propagandaringe der Achsenmächte." (4)

Das war die Meinung des von den USA gebildeten GOU-Militärs, aber als die GOU schließlich das Wort ergriff, meinten die Nordamerikaner, dass dies *"Raum für Hoffnung"* lasse. Die GOU erklärte, Castillo sei *"gestürzt worden, um die Sache der Alliierten zu*


Pedro Pablo Ramírez Machuca war von 1943 bis 1944 kurzzeitig argentinischer Präsident



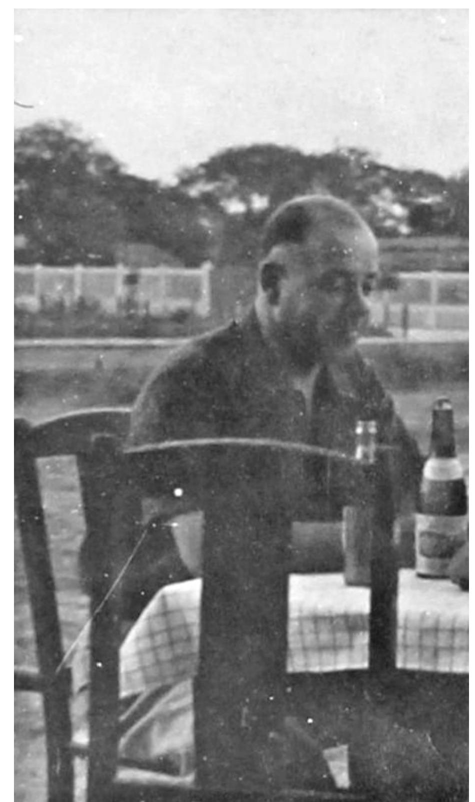
Osmar Alberto Hellmuth
Hellmuth wurde verhaftet, ohne dass der britische Geheimdienst über fundierte Kenntnisse verfügte, denn sie hatten gehofft, dass Hellmuth auch eine deutsche Staatsangehörigkeit besaß. Was nicht der Fall war, aber kein Grund, die Umstände zu überdenken. Die britischen Geheimdienste haben in beiden Weltkriegen in vielerlei Hinsicht ohne eine vollständige gesetzliche Erlaubnis gehandelt. Selbst als dies angefochten wurde, in diesem Fall vom britischen Innenministerium, akzeptierten sie es nicht und fuhren mit ihren Handlungen fort. Dieses Verhalten ist nicht das einzige abscheuliche Ereignis, es gibt noch mehr Beispiele, die den systematischen Bruch von oft internationalen Vereinbarungen belegen. Sie taten so, als ob sie "die Wellen beherrschten", was sie tatsächlich taten.

verteidigen" - eine absurde Behauptung, die durch die Ernennung von Admiral Storni, einem bekannten Freund der Alliierten, der dem US-Botschafter Norman Armour ankündigte, dass *"Argentinien die diplomatischen Beziehungen zu den Achsenmächten am 15. August 1943 abbrechen werde, einen Anstrich von Glaubwürdigkeit erhielt."*

Die Vereinigten Staaten erkannten die revolutionäre Regierung von Ramírez nun an, aber der 15. August 1943 kam und ging, und mehr als fünf Monate später warteten sie immer noch auf den Abbruch der diplomatischen Beziehungen mit der Achsenmacht. Der Sturz von Ramírez lag jedoch in der Luft und kam auf folgende Weise zustande.

Himmler und Abwehrchef Admiral Canaris hatten im Mai 1942 vereinbart, dass der SD und die Abwehr in Südamerika in einem Verbund, dem sogenannten Bolívar-Netzwerk, zusammenarbeiten sollten. Die Organisation hatte ihren Sitz in Buenos Aires, erstreckte sich aber auf ganz Argentinien sowie auf Uruguay, Bolivien und Paraguay. Leiter der Abwehrabteilung war Hans Harnisch.

Osmar Hellmuth war zu drei Vierteln deutscher Abstammung, aber gebürtiger Argentinier. Er trug einen argentinischen Diplomatenpass bei sich und sein Ausweis wies ihn als argentinischen Hilfskonsul in Barcelona aus. Aufgrund von Informationen, die er von einem deutschen Verräter in Buenos Aires erhalten hatte, verhafteten die britischen Passkontrollbehörden Hellmuth am 29. Oktober 1943 in Trinidad, Britisch-Westindien, an Bord des neutralen spanischen Passagierschiffs CABO de HORNOS auf dem Weg von Buenos Aires nach Bilbao. Bei seiner Ankunft in Plymouth, England, am 12. November 1943 protestierte die argentinische Regierung erfolglos gegen die Entführung ihres Beamten. Ohne davon zu wissen und mit dem Gefühl, im Stich gelassen worden zu sein, erzählte Hellmuth von seinem Auftrag. Er sagte, er habe den Auftrag, Berlin zu versichern, dass Präsident Ramírez die Absicht habe, dass Argentinien im Krieg neutral bleibe, dass eine Kriegserklärung Argentiniens an Deutschland als bloße Geste interpretiert werden solle, um die USA bei Laune zu halten, und dass er im Falle eines Krieges Hitlers Zusicherung einholen solle, dass die argentinische Schiffahrt nicht angegriffen werden würde.



***Juan Harnisch**, ein langjähriger Freund von Hellmuth. Eigentlich war es Harnisch, der Hellmuth mit der argentinischen Regierung in Kontakt gebracht hat. Folglich wurde er auf eine diplomatische Mission nach Europa geschickt.*

Zu seinem Pech war Hellmuth im Besitz eines von Hans Harnisch, dem Abwehrchef in Argentinien, unterzeichneten Briefes an eine Hamburger Optikfirma, in dem stand, dass Hellmuth Deutschland Anweisungen geben würde, wie man Schmuggelware nach Argentinien verschifft. Nach Ansicht der Staatsanwälte bewies dies, dass Hellmuth gegen die Schmuggelkontrollen verstoßen hatte, was seine Festnahme rechtfertigte.

Am 22. und 24. Januar 1944 prangerte die Londoner Times Hellmuths Mission an, und am 26. Januar brach Präsident Ramírez, ohne sein Kabinett zu konsultieren, die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland und Japan mit der Begründung ab,

sie hätten die argentinische Souveränität verletzt. In der Überzeugung, dass Ramírez dem Druck der Alliierten nachgegeben hatte und kurz davor war, Deutschland den Krieg zu erklären, stürzte ihn die GOU am 14. Februar 1944 in einem unblutigen Staatsstreich und ersetzte ihn durch General Edelmiro Farrell mit Oberst Perón als Vizepräsident und Kriegsminister. Die Ramírez-Affäre bedeutete auch das Ende für die Abwehr und Canaris. Der deutsche Botschafter in Madrid, Hans Dietrich Dieckhoff, ein Schwager von Außenminister von Ribbentrop, nutzte den Skandal, um der Abwehr den Todesstoß zu versetzen. Deren Sabotageaktivitäten in Spanien waren beiden Seiten schon lange ein Dorn im Auge und hatten nun die Befürchtung aufkommen lassen, dass andere Neutrale wie die Türkei, Portugal, Schweden und die Schweiz ihre Haltung überdenken könnten. Ribbentrop stellte sich voll und ganz hinter Dieckhoff. Hitler wies Himmler an, Canaris als Leiter der Abwehr abzulösen und den gesamten Nachrichtendienst in die Hände des Reichsführers-SS zu legen. Am 12. April 1944 unterzeichnete Hitler den Befehl für einen einheitlichen deutschen Geheimdienst mit Himmler an der Spitze. (5)



Edelmiro Julián Farrell war ein argentinischer Offizier und vom 25. Februar 1944 bis zum 4. Juni 1946 de facto Präsident Argentiniens.

Oberkommando
der Kriegsmarine
MPA I Nr. 1454

Berlin W 35, den 21. März 1944
Tirpitzufer 72-76
Fernsprecher: Fernverkehr 218381
Ortsverkehr

(Bitte in der Antwort vorstehendes Geschäftszeichen, das Datum und kurzen Inhalt angeben)

An
Marineoberkommando Ostsee,
Kiel

Marineoberkommando Ostsee
- Offizierpersonalabteilung -
Eing. 27. MRZ. 1944
12782

Der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine hat dem Admiral Canaris am 10. März 1944 mitgeteilt, daß er seine Entlassung aus dem aktiven Wehrdienst mit dem 30. Juni 1944 herbeiführen wird.

Das Fürsorge- und Versorgungsverfahren ist einzuleiten.

Admiral Canaris wird zur Verfügung der Kriegsmarine gestellt werden. Eine Wiederverwendung ist nicht vorgesehen.

Im Auftrage

Entlassungsschreiben von Canaris

Admiral Canaris wurde nicht nur entlassen, sondern auch wegen seiner Beteiligung an dem Attentat auf Hitler 1944 in der Wolfsschanze vor Gericht gestellt. Ob Canaris nun aktiv an dem Komplott beteiligt war oder nur davon wusste und es nicht gemeldet hat, so oder so wurde er vor einem Scheingericht [es war ein SS-Standgericht] verurteilt. Er wurde ins Konzentrationslager Flossenbürg geschickt und zwei Tage vor der Einnahme des Lagers durch die Alliierten wurde er genauso behandelt wie die anderen Verschwörer. Ihm wurde ein Stück Klavierdraht um den Hals gewickelt, er wurde hochgezogen und die Drahtschlaufe über einen Haken gelegt, wo man ihn tanzen und langsam erwürgen ließ. Er wurde sogar noch härter behandelt als die anderen, da er vor dem Erhängen nackt ausgezogen und sein Körper in den Schnee geworfen wurde.

Die Vereinigten Staaten identifizierten die neue Regierung der GOU als ultranationalistische Bewunderer der Achse und kündigten an, sie nicht anzuerkennen.

"Ganz Südamerika wird faschistisch werden, wenn wir es nicht in Argentinien ausrotten", warnte Finanzminister Morgenthau. Das Farrell-Regime war im Grunde totalitär und der US-Politik feindlich gesinnt und damit eine Bedrohung für die Vereinigten Staaten, wie sie es sahen. Washington hatte im Rahmen der Vernunft nur zwei mögliche Strategien:

1. die Situation zu akzeptieren und zuzulassen, dass die argentinischen Ressourcen zur Niederlage der Achsenmächte beitragen,
2. oder strengere Wirtschaftssanktionen zu verhängen, um den Zusammenbruch des GOU-Regimes herbeizuführen.

Außenminister Cordell Hull tendierte zu Letzterem. (6)

Im Bewusstsein der sich abzeichnenden Katastrophe, die den Nazis drohte, begann die Regierung Farrell, über Botschafter Armour diplomatische Kontakte zu den Vereinigten Staaten zu knüpfen. Washington bestand darauf, dass Argentinien den Achsenmächten sofort den Krieg erklärte, während Buenos Aires zunächst eine Verringerung des Drucks auf Argentinien verlangte und dann sehen wollte. Als unmittelbare Reaktion wurden der britische und der amerikanische Botschafter zurückgerufen. Am 30. November 1944 übernahm Nelson Rockefeller als Koordinator für interamerikanische Angelegenheiten die Beziehungen zu Buenos Aires, änderte die Taktik und erreichte in drei Monaten, was seine kriegerischen Vorgänger in drei Jahren nicht geschafft hatten.



Der Koordinator für interamerikanische Angelegenheiten in seinem berühmten Kartenraum mit wichtigen Helfern: darunter John Lockwood (vierter von links), Wallace Harrison (rechts neben Rockefeller) und im Vordergrund Paul Nitze (links) und Frank Jamieson (rechts)

So wie die Vereinigten Staaten darüber hinweggesehen hatten, dass die Sowjets kommunistisch waren, ignorierte Rockefeller den Faschismus Peróns und nahm dessen wachsende Beliebtheit bei den argentinischen Massen, seine Ambitionen auf das Präsidentenamt und vor allem seinen Willen zur Kenntnis, eine Einigung mit den Vereinigten Staaten zu erzielen, um den Schein zu wahren. Nach direkter Rücksprache mit Roosevelt bot der Sekretär Argentinien militärische Hilfe und die Mitgliedschaft in den Vereinten Nationen an - im Gegenzug für eine Kriegserklärung an die Achsenmächte und das Aufrollen der deutschen Handelsinteressen im Land. Nach vielen Geheimverhandlungen gab Péron nach.

Am 27. März 1945, fünf Wochen vor der bedingungslosen Kapitulation Deutschlands, beriefen Farrell und Perón eine Pressekonferenz ein, um das Dekret 69/45 zu veröffentlichen. (7) Mit einer kaum verhüllten Anspielung auf den unerbittlichen Druck, den die Vereinigten Staaten auf

Argentinien ausübten, verkündete das Dekret, dass *"zum Zwecke der Identifizierung der nationalen Politik mit denen der anderen amerikanischen Republiken ein Kriegszustand zwischen der Republik Argentinien und dem Kaiserreich Japan besteht".* Weiter unten in Absatz (3) fuhr das Dekret fort: *"Der Kriegszustand wird auch zwischen der Republik Argentinien und Deutschland erklärt, da letzteres ein Verbündeter Japans ist"* ... und aus keinem anderen Grund. Selten wurde eine Kriegserklärung mit so wenig Enthusiasmus ausgesprochen. In seinen Memoiren erinnerte sich Perón:


Publicación semanal de Ediciones de la Urraca - Año I Nº49 - Agosto 16 al 22, 1985 - A1,50

EL PERIODISTA DE BUENOS AIRES

MORRESI: LOS GOLES DE LA CONCIENCIA

POR QUE SON CULPABLES LOS COMANDANTES

MANZANO: LA DEUDA DEL PARLAMENTO

MANO DE OBRA OCUPADA
LA CONEXION GUGLIELMINETTI

¿Quiénes están detrás del terrorista detenido en España?

¿Qué busca la derecha argentina empeñosamente dedicada a convertir el "caso Guglielminetti" en una bomba política?

El gobierno, en lugar de desmantelar el aparato estatal de inteligencia heredado de la dictadura, creyó que era posible infiltrarlo. Y apeló al hombre equivocado.

Detalles y antecedentes de la compleja trama que rodea a Raúl Guglielminetti. (Págs. 2-3).

En este número:

POLITICA
CGT, A DOS SEMANAS DEL PARO, por Luis Majul Pág. 4
LOS VERDUGOS: TIBURON, VIBORA, ARAÑA, ELECTRICO Y RAYO, por Matilde Herrera Pág. 7
SEREGNI HABLA SOBRE EL JUICIO, por Horacio Verbitsky Pág. 8
PUNTO FINAL, por Federico Mittelbach Pág. 8
SAN MARTIN Y EL HONOR MILITAR, por Claudia Selser Pág. 9

ECONOMIA
AJUSTE MONETARIO Y POLITICA ECONOMICA, por Carlos Abalo Pág. 11
EL INTEREMPRESARIO AUSTRAL: LA BUSQUEDA DEL CONTROL PERDIDO, por Julián Lemoine Pág. 12
LA NUEVA PROPUESTA ECONOMICA DE LA CGT, por Eduardo Jozami Pág. 13
MEXICO: CRISIS EN MEDIO DEL SEXENIO, por José Samaniego Pág. 14
PETROLEO: EL OTOÑO DE LA ESPERANZA, por Pablo Piacentini Pág. 15

TRANSFORMACIONES
DEPORTES: LOS CAMPEONES DEL RACISMO, por Ezequiel Fernández Moores Pág. 20
EL FRANCOTIRADOR: TRAGEDIA, por Antonio Dal Masetto Pág. 22
EL TORTUOSO PERIPLO DE LA LEY SADE, por Vicente Muleiro Pág. 22

INFORME ESPECIAL
PERON Y LOS NAZIS (SEGUNDA Y ULTIMA PARTE), por Tomás Eloy Martínez Págs. 23-25

CULTURA Y ESPECTACULOS
PSICOANALISIS: MAUD MANNONI O EL ESPACIO DE LA FANTASIA, por Viviana Gorbato Págs. 26-27
PLASTICA: AMERICA SANCHEZ, EL MANIPULADOR DE IMAGENES, por Raúl Vera Ocampo Pág. 29

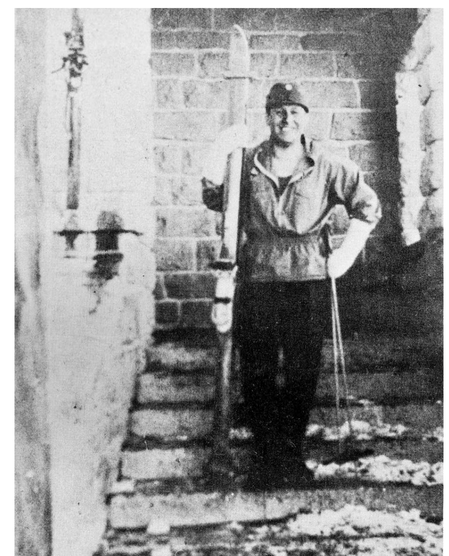
INTERNACIONAL
SUDAMERICA: LA HORA DE LOS MODERADOS, por Eduardo Jozami Pág. 33
CHILE: LA CRISIS VA POR DENTRO, por Irene Geis Pág. 34
LA MUERTE DE PAPA RICORD, por Rogelio García Lupo Pág. 35
SUECIA: PRUEBA DIFICIL PARA LA SOCIALDEMOCRACIA, por Guido Zecola Pág. 36
FILIPINAS: EL ARCHIPIELAGO DEL MIEDO, por Tiziano Terzani Pág. 37

El periodista de Buenos Aires, Ausgaben 48/49, August 1985

"Lange bevor der Krieg zu Ende war, bereiteten wir uns auf die Nachkriegszeit vor. Deutschland war besiegt, das wussten wir. Die Sieger würden versuchen, sich die enormen technischen Anstrengungen zunutze zu machen, die Deutschland in den vergangenen zehn Jahren unternommen hatte. Wir konnten uns die Maschinen nicht zunutze machen, weil sie zerstört worden waren. Alles, was wir nutzen konnten, waren die Menschen. Wir ließen die Deutschen wissen, dass wir ihnen den Krieg erklären würden, um Tausende von Menschenleben zu retten. Wir tauschten über Salazar in Portugal und Franco in Spanien Nachrichten mit ihnen aus. Sie verstanden unsere Absicht sofort und halfen uns. Die Deutschen waren damit einverstanden." (8)

Wer war Perón und warum war er den Nazis gegenüber so eingestellt? *"Am 17. Februar 1939 reiste Perón an Bord eines italienischen Passagierschiffs nach Europa. Die zwei Jahre, die er fernab von Argentinien verbrachte, hinterließen einen bleibenden Eindruck bei ihm. Aus dem Dossier geht hervor, dass er zwischen dem 1. Juli 1939 und dem 31. Mai 1940 in verschiedenen Einheiten der italienischen Armee diente und eine Alpinistenausbildung absolvierte. Seine Ausbilder gaben ihm ausgezeichnete Zeugnisse über seine Eignung. Von Juni 1940 bis zu seiner Rückkehr nach Argentinien im Dezember diente er als Adjutant des Militärattachés in der argentinischen Botschaft in Rom. Obwohl das Dossier dies nicht bestätigt, gibt es Hinweise darauf, dass er während der Zeit des Hitler-Stalin-Pakts Budapest, Berlin, Albanien und die russisch-deutsche Grenze besuchte. Es ist auch möglich, dass er Frankreich nach der Kapitulation vor Deutschland besucht hat. Er war unter den vielen Menschen auf der Piazza Venecia in Rom, als Mussolini das Bündnis Italiens mit Deutschland im Krieg erklärte... Perón fand nichts moralisch Verwerfliches an Nazi-Deutschland oder dem faschistischen Italien. Unter dem Prisma ihrer militärischen Struktur betrachtet, waren viele Merkmale beider Regierungssysteme seiner Meinung nach höchst bewundernswert."* (9)

Viele Mitglieder des GOU-Kabinetts wollten eine *"Lösung für die jüdischen Probleme Argentiniens"*, und 1943 wurde gemunkelt, dass die GOU im Vorort Morón von Buenos Aires und in den Wäldern von Ezeiza (wo sich heute der Hauptflughafen befindet) Konzentrationslager für zehntausend Juden errichten wollte, aber Perón entschied dagegen. (10)


Oberst Perón, Skilehrer der Armee, im Westen Argentiniens im Jahr 1942.



In seinen Memoiren erklärte er 1960 seine Überzeugungen in der Judenfrage: *"Wie soll ich mich in dieses Chaos einmischen, wenn man genau weiß, dass Hitler es mit 100 Millionen Einwohnern nicht lösen konnte? Wie sollte ich es mit 25 Millionen Argentiniern schaffen? Wenn die Juden hier leben, können wir sie nicht töten, und wir können sie auch nicht deportieren. Es gibt keine andere Lösung, als sie innerhalb der Gemeinschaft arbeiten zu lassen und sie daran zu hindern, eigene zionistische Gruppen zu bilden."* (11)

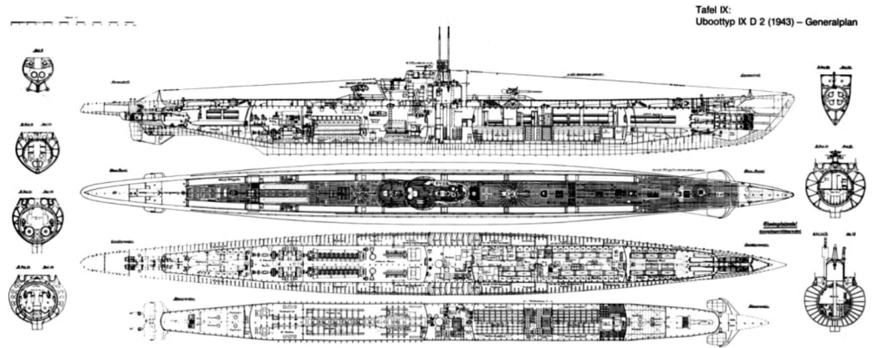
Ein langjähriger persönlicher Freund Peróns war Ludwig Freude (geb. 1892), der seit 1913 in Argentinien lebte. Nachdem Argentinien im Januar 1944 die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland abgebrochen hatte, wurde Freude, einer der zehn reichsten Männer Argentiniens, mit der Verwaltung des Fonds betraut, der den dortigen Nazi-Geheimdienst finanzierte. Nach dem Abbruch fungierte er als inoffizieller deutscher Botschafter und wurde von der Schweizer Gesandtschaft, die die deutschen diplomatischen Interessen in Argentinien wahrnahm, in wichtigen Angelegenheiten konsultiert. Freude hatte schon vor dem Krieg mit der Botschaft zu tun gehabt, und dieser neue Status war die natürliche Fortsetzung seiner Rolle in der Diplomatie. Seine Villa im eleganten Vorort Belgrano von Buenos Aires war ein häufiger Treffpunkt für Offiziere der GOU und der NS-Führung in Argentinien. SD-Chef Walter Schellenberg, der den Auslands-SD leitete, berichtete, dass Freude für Ribbentrops Geheimdienst Informationsstelle III arbeitete. (12)



*1- Werner Koennecke; 2- Lily Freude; **3- Ludwig Freude**; 4- Paula geb. Friederichs; 5- Annalise Koennecke; 6- Leo Koennecke; 7- Alfred Koennecke; 8- Friedel Koennecke; 9- Rodolfo "Rudi" Freude; 10- Reto Hosli*
Das Foto von 1938, das die Hochzeitsfeier von Werner Koennecke und Lily Freude (die als Buchhaltungsassistentin in der "Compañía General de Construcciones" ihres Vaters arbeitete) verewigt hat, ist viel mehr als nur eine Familienerinnerung. Es ist der anschauliche Beweis für einen noch nie dagewesenen Geschäftsabschluss, der kurz vor dem Abschluss stand. Nur diejenigen, die dabei sein sollten, sind anwesend, vor allem ein Schweizer Gast, der - zumindest bis dahin - noch nie zu den Stammtischen des Clans gekommen war.

Nach der deutschen Niederlage übten die Vereinigten Staaten und Großbritannien starken Druck auf Buenos Aires aus, Ludwig Freude zum Verhör nach Deutschland zurückzuschicken. Am 6. September 1945 versprach Außenminister Juan Cooke dem US-Botschafter, dass Freude repatriiert werden würde, und am nächsten Tag wurden die vier gemeinsamen Treuhänder des Nazi-Spionagefonds, darunter Freude, verhaftet. Perón handelte für den *"Führer der deutschen Gemeinschaft in Argentinien"* einen Kompromiss aus, wonach er nur unter Hausarrest festgehalten wurde.

Am 11. September 1945 wurde das Dekret 21.284 unterzeichnet, mit dem Freude als unerwünschter Ausländer ausgewiesen wurde, aber im Vorgriff auf diesen Schritt erhielt Perón von einem Richter einen gefälschten Brief mit der argentinischen Staatsbürgerschaft für Freude, der das Dekret übertrumpfte.



Mitte der 1980er Jahre berichteten wir, dass vier der großen Langstreckenboote vom Typ IX-D2 mit Gold im Wert von hundert Millionen Dollar nach Argentinien fuhren. Das war die Operation Feuerland II.

Wäre es möglich, dass Perón ihm *,nur über meine Leiche'* gesagt hätte, wenn Freude ihn über sechs U-Boote informiert hätte, die im Laufe des Monats nach Argentinien kamen, um in stillen Buchten zu entladen?

Das Dritte Reich im argentinischen Exil

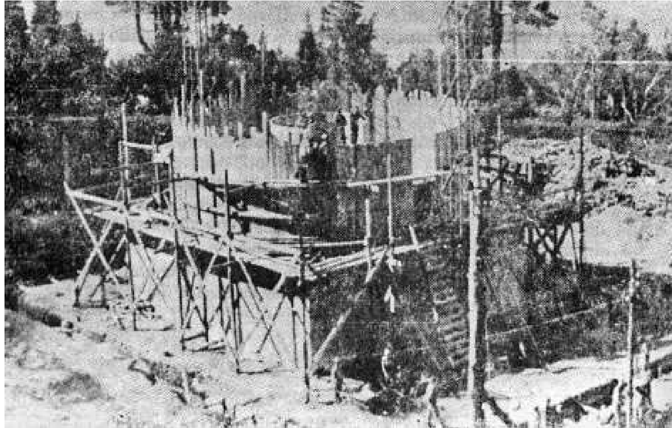
Entgegen der offiziellen Darstellung erkannte die Reichsführung die Zeichen der Zeit sehr früh. Am 18. Juni 1944 fand in Straßburg die erste einer Reihe von Konferenzen statt, auf denen Evakuierungsmaßnahmen ausgearbeitet werden sollten. Reichsleiter Martin Bormann leitete den Ausschuss. Die gesamte Operation trug den Codenamen *"Regentröpfchen"* und ihr Hauptziel waren neutrale Länder, insbesondere Argentinien. *Aktion 1 Wiking* war der Plan, die wissenschaftliche Elite in sichere Häfen zu verfrachten, *Aktion 2 Läufer* die Finanzelite und *Eichhörnchen* den Adel. Diese Pläne wurden sofort in die Tat umgesetzt, und am Ende des Krieges war nur noch wenig von der wirklich fortschrittlichen Technologie, den Wissenschaftlern und dem technischen Personal übrig, das aus Europa abgezogen werden musste.



Tank und Perón mit der I.Ae. 33 Pulqui II
Auch die Sowjetunion und die USA (Operation Paperclip) versuchten, möglichst viele der deutschen Wissenschaftselite abzuschöpfen. Zahlreiche deutsche Wissenschaftler, wie Kurt Tank, flohen über Dänemark nach Norwegen und von dort nach Argentinien. Tank brachte etwa fünfzig Luftfahrtingenieure mit und entwarf das Düsenjagdflugzeug PULQUI für die argentinische Luftwaffe. Später zog er sich in die kleine Stadt San Carlos di Bariloche zurück. Das ist dieselbe kleine Stadt, in der Dr. Ronald Richter 1947 die deutsche Atomforschungsanlage auf einer kleinen Insel im riesigen See errichtete - direkt gegenüber der Gebirgsjäger-Ausbildungsstätte, die Perón für seine Armee baute.

Anfang Oktober 1944 berichtete die US-Botschaft in Montevideo: *"Das argentinische Regime hat kein Interesse daran, gestürzten Führern oder Nazi-Militärkommandanten Unterschlupf zu gewähren, ist aber sehr daran interessiert, die Ankunft deutscher Ingenieure zu erleichtern, die beim Verteidigungsprogramm helfen sollen. In diesem Moment treffen sie entsprechende Vorkehrungen. Sie werden etwa eine Milliarde Dollar ausgeben, aber das argentinische Regime ist davon überzeugt, dass das Geld nicht reichen wird & Ingenieure sind unverzichtbar."* (12)

Wäre es möglich, dass Perón, wenn Freude ihm von sechs U-Booten mit Militäringenieuren und Technikern erzählt hätte, die im Laufe des Monats nach Argentinien kamen, um in stillen Buchten zu entladen, ihm *"nur über meine Leiche"* gesagt hätte?



Bau des großen Reaktors auf der Insel Huemul



Richter führt im Jahr 1947 eine Reihe von Menschen an, die an der Segnung der Einrichtungen teilnehmen

Die deutsche Wunderwaffe

Widerstandskreise in Deutschland verfolgten die Entwicklung des Wunderwaffenprogramms genau. Der ehemalige Botschafter Ulrich von Hassell erwähnte die Wunderwaffe zweimal in seinen Tagebüchern. Im Eintrag vom 13. November 1942, nachdem er berichtet hatte, dass er Professor Heisenberg, den technischen Leiter des Atomforschungsprojekts, beim letzten Mittwochstreffen des Clubs getroffen hatte, erklärte von Hassell, dass *"alle auf eine ‚neue Geheimwaffe' setzen, deren ‚furchterregende Wirksamkeit'"*.

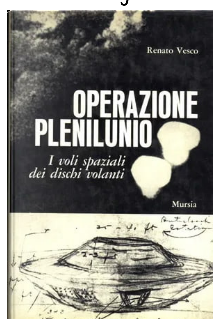


Botschafter **Ulrich von Hassell** (mit Schmiß) wurde wegen seiner Teilnahme am Attentat vom 20. Juli vom Volksgerichtshof zum Tode verurteilt und in Plötzensee hingerichtet

Er war überzeugt. In seinem Eintrag vom 9. Juni 1943 beschreibt er sie als *"eine Raketenkanone, die mit einem einzigen Schuss aus großer Entfernung ganze Stadtteile in Schutt und Asche legen kann."* (14)

Im Gegensatz zu dem, was akademische Historiker gerne als *"moderne Geschichte"* bezeichnen, waren die Deutschen 1944 dem Sieg nahe. In seinem offiziellen Zweijahresbericht an den Kriegsminister im Oktober 1945 (15) schrieb General George C. Marshall, Chef des US-Armeestabes:

"Frankreich musste 1944 eingenommen werden, um den Krieg zu verkürzen, indem der Vormarsch der sowjetischen Streitkräfte nach Westen erleichtert wurde. Gleichzeitig machten deutsche technologische Fortschritte wie die Entwicklung von Atomsprengstoffen es zwingend erforderlich, dass wir angriffen, bevor diese schrecklichen Waffen gegen uns gerichtet werden konnten... Am Ende des deutschen Krieges in Europa befanden sich unsere Fabriken in den Vereinigten Staaten nur am äußersten Rande der Feuerreichweite eines Feindes in Europa."



Der Begriff *"Atomsprengstoff"* bedeutet nicht *"Atombombe"*, wie in Kürze klargestellt werden wird. In der American Air Force Review von Mitte 1947 bei *Operazione Plenilunio*, S.80-81 wurde bestätigt:

"...Dass die Alliierten den Krieg mit einem erschreckend geringen Vorsprung gewonnen haben, wird heute von fast allen Militärchefs akzeptiert, die die jüngsten Enthüllungen über die deutsche Technologie gesehen haben."

Das macht wenig Sinn, bis man erkennt, dass die Rolle der V-2-Rakete von den Historikern die ganze Zeit missverstanden wurde.


V2s with range of 3,000 miles

Would have been ready by VE-Day

By Daily Mail Reporter

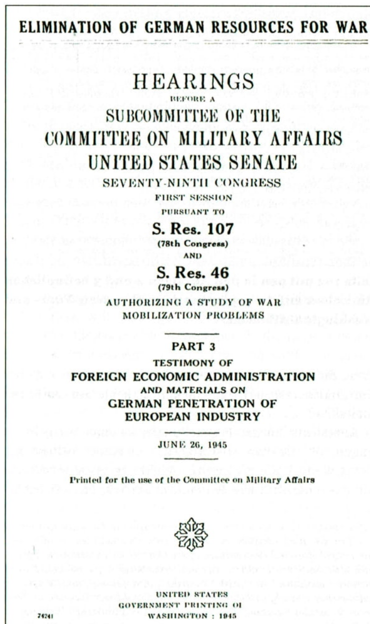
MASS production of V2 rockets with a range of 3,000 miles would have been possible within six months after VE-Day, according to American experts who have spent a month studying a huge underground rocket assembly plant near Nordhausen, in Germany.

German scientists give the impression that they could then have turned out rocket bombs in large enough numbers to "neutralise any advantage which air superiority had given to the Allies."

But for the Royal Air Force attacks on the experimental plant at Peenemünde, mass production of

Faksimile des Daily-Mail-Artikels vom 14. Juni 1945 über eine deutsche Rakete, die fälschlicherweise als V2 bezeichnet wurde. Die Reichweite des Systems betrug 3000 Meilen, sodass dieses von Europa aus hätte bequem die US-Ostküstenstädte erreichen können.

US-Major William Bromley, Assistent des Leiters der Sondermission V-2, James Harmill, kannte alle Details des V-2-Projekts und überwachte in den Monaten nach dem Ende des Krieges in Europa die Überführung von einhundert V-2-Raketen von Nordhausen in die Vereinigten Staaten. Er war zwischen dem 15. und 20. Mai 1945 in Nordhausen, als er gegenüber Reportern erklärte, dass die Massenproduktion einer *"V-2 mit einer Reichweite von 3000 Meilen"* innerhalb von sechs Monaten nach dem VE-Day möglich gewesen wäre. (16)


ELIMINATION OF GERMAN RESOURCES FOR WAR

HEARINGS
BEFORE A
SUBCOMMITTEE OF THE
COMMITTEE ON MILITARY AFFAIRS
UNITED STATES SENATE
SEVENTY-NINTH CONGRESS
FIRST SESSION
PURSUANT TO
S. Res. 107
(78th Congress)
AND
S. Res. 46
(79th Congress)
AUTHORIZING A STUDY OF WAR
MOBILIZATION PROBLEMS

PART 3
TESTIMONY OF
FOREIGN ECONOMIC ADMINISTRATION
AND MATERIALS ON
GERMAN PENETRATION OF
EUROPEAN INDUSTRY

JUNE 26, 1945

Printed for the use of the Committee on Military Affairs

UNITED STATES
GOVERNMENT PRINTING OFFICE
WASHINGTON : 1945

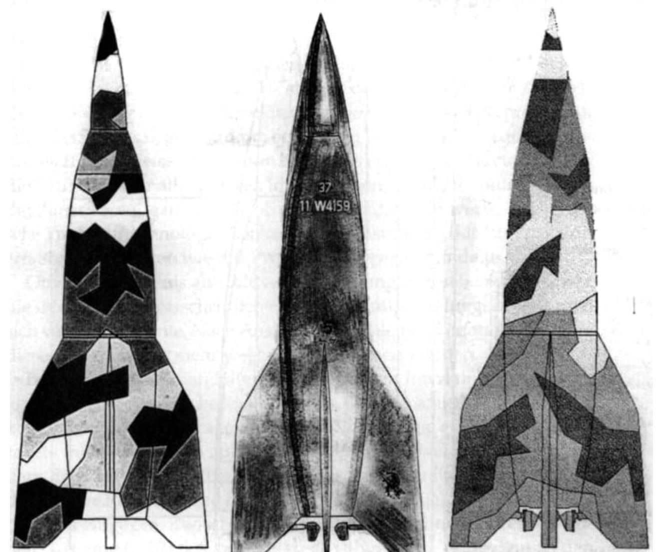
74241

Leo T. Crowley, Foreign Economy Administrator, der einem Senatsausschuss neunundzwanzig Berichte über das Nachkriegsdeutschland vorlegte, erklärte, dass *"wenn die Deutschen nur noch sechs Monate durchgehalten hätten, wäre New York von verbesserten V-2s in Schutt und Asche gelegt worden".* (17)

Im *Intelligence Bulletin* vom April 1946, Artikel *Guided Missiles - The Weapon of the Future*, herausgegeben vom War Department, Washington DC, wurde eingeräumt, dass der regelmäßige Beschuss durch die New York Rocket spätestens im Februar 1946 begonnen hätte.

Alle Studien zur zweistufigen Amerika-Rakete A9/10 wurden spätestens 1942 eingestellt:
"Die A9/10 war nie mehr als ein Konzept auf dem Reißbrett und wurde 1942 auf Eis gelegt." (18)
... doch wie der Kommandoführer und ehemalige Obersturmbannführer Otto Skorzeny verriet:
"Ende März 1945 war die Amerika-Rakete praktisch fertig und hätte ab Juni in Serie produziert werden können." (19)

Die Amerika-Rakete war also die V-2, und da sie 3000 Meilen weit fliegen konnte, während die Standard-V-2 nur dreihundert Meilen weit fliegen konnte, kann die verbesserte Reichweite nur durch eine Verzehnfachung des Wirkungsgrads des Treibstoffs erreicht worden sein. Das sprengt die Grenzen der Treibstoffwissenschaft und der Vernunft, doch am 20. Oktober 1943 telegrafierte Waffen-SS-General Dr. (Ing) Kammler an Dr. Brandt, Himmlers wissenschaftlichen Berater, und bat ihn, dem Reichsführer-SS mitzuteilen, dass *"heute eine Vereinbarung über die Einrichtung eines unterirdischen Versuchsgeländes für die Entwicklung der Amerika-Rakete mit der zehnfachen Antriebsstärke getroffen worden ist".* (20)

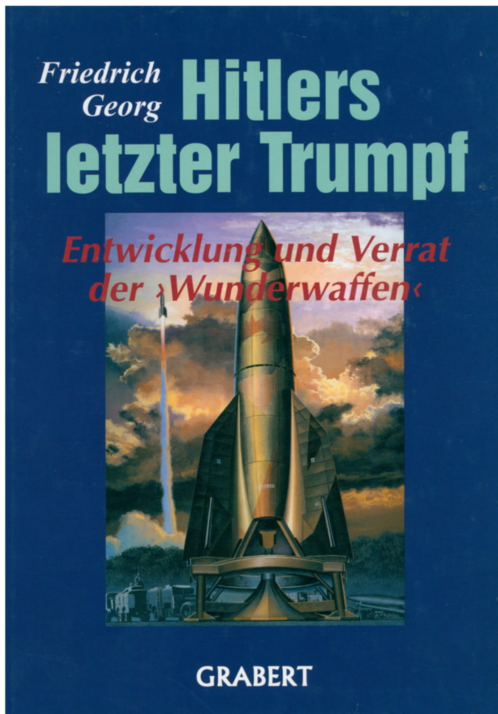


Von links: Unbemannte Ausführungen der Amerika-Rakete
A-10/A-4A (Frühversion - Alkohol/Sauerstoff-Antrieb - sechsmotorig)
A-10/A-9 (mittlere Version - Visol/Salbei-Antrieb - einmotorig)
A-10/A-9 (Endversion - Visol/Salbei-J-4-Antrieb - einmotorig)

Ein Treibstoff ist auch ein Sprengstoff, und so würde dasselbe Mittel, das die Antriebskraft eines Treibstoffs verzehnfacht, auch die Sprengkraft eines herkömmlichen Sprengstoffs verzehnfachen. Bei den von General Marshall erwähnten *"Atomsprengstoffen"* handelte es sich um konventionelle Sprengstoffe, die zum Zeitpunkt der

Detonation durch ein Reagens um ein Vielfaches verstärkt werden konnten. Da das Reagens (21) in Massenproduktion hergestellt werden konnte, hätte Deutschland bald Hunderte von Raketensprengköpfen mit der tödlichen Kraft einer einzigen Hiroshima-Atombombe gehabt. Das Reagenz hatte ein atomares Prinzip, was möglicherweise den Ausdruck "Atomsprengstoff" rechtfertigt.

Die verbesserte V-2 Rakete hätte selbst mit einer Reichweite von 3000 Meilen New York nicht von Deutschland aus erreichen können, und die zusätzlichen sechs Monate wären nötig gewesen, um die Reichweite des Treibstoffs zu erhöhen oder die Konfiguration der Rakete zu ändern. Der Sprengkopf war fertig, hatte sich aber bei Tests als instabil erwiesen. Laut einem Bericht des britischen Geheimdienstes (22) hatten die Deutschen vor Kriegsende *"138 Arten von Lenkraketen in der Produktion oder Entwicklung, die jede bekannte Art von Fernsteuerung oder Zünder, Funk, Radar, Infrarot, Lichtstrahl, magnetisch usw. verwendeten"*. Für die Endphase eines Angriffs auf New York sollte zum Beispiel ein U-Boot mit einem Zielsuchsender in New Yorker Gewässern stationiert werden, um den Anflugkurs der V-2 zu steuern.



Als Notlösung war geplant, kleinere Raketen mit dem atomaren Sprengkopf von der modifizierten Deckskanone der U-Boote auf New York abzufeuern. Im Dezember 1944 und Februar 1945 hatte Rüstungsminister Speer den New Yorkern versprochen, dass die U-Boote ihre Stadt *"mit U-1- und U-2-Bomben"* angreifen würden. (23) Da niemand wusste, was eine "U-1"- oder "U-2"-Bombe war, nahmen Forscher und Historiker an, dass es sich dabei um einen Druckfehler für die V-1- und V-2-Raketen handelte, und aus diesem Irrtum ist viel seltsame und wunderbare Literatur entstanden.

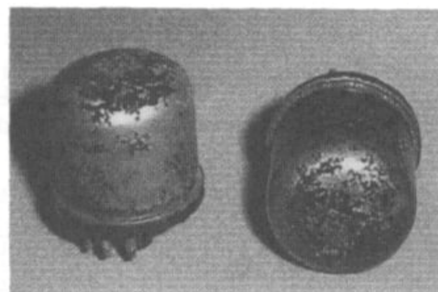
Indem sie Argentinien im März 1945 praktisch dazu zwangen, Deutschland den Krieg zu erklären, hofften die Vereinigten Staaten zu verhindern, dass die Deutschen all diese fortschrittliche Technologie nach Patagonien brachten. Hinter all den Vertuschungen und Leugnungen der deutschen U-Boote, die an den Küsten der argentinischen Republik entladen wurden, verbirgt sich diese Tatsache - und das Schreckliche. *[soso... das Schreckliche* 😉*]*

DL 11, seit 1940

Niederfrequenz-Endverstärkerpentode für Rundfunkempfänger.

Heizung: 1,2 V und 50 mA direkte Batterieheizung

Anodenspannung: 120 V
Schirmgitterspannung: 120 V
Anodenstrom: max. 4,7 mA
Schirmgitterstrom: 0,85 mA
Steuergitterspannung: -6 V (4 V~)
Steilheit: 1,1 mA/V
Innenwiderstand: 500 Ω
Außenwiderstand: 22 kΩ
Ausgangsleistung: 0,35 W



Telefunken

Bereits 1940 existierte mit der Stahlrohre DLL 11 der Firma Telefunken ein zum Einsatz in Lenkträgem geeignetes Modell. Welche weiteren Fortschritte wurden bis 1945 auf diesem Gebiet erzielt?

Anmerkungen:

(1) Petersen, Harald F: La Argentina y los Estados Unidos, 1810-1960, Buenos Aires 1985, Band II.

(2) Bendaña, Alejandro: Churchill, Roosevelt y la neutralidad Argentina, in: Todo es historia, Buenos Aires, Ausgabe Nr. 113.

(3) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Buenos Aires, S. 160.

(4) Petersen, ebd.

(5) Mueller, Michael: Canaris, Propyläen, 2006, S. 417.

(6) Petersen, ebd.

(7) Bendaña, ebd.

(8) Martínez, Tomás Eloy, in: El periodista de Buenos Aires, Ausgaben 48/49, August 1985.

(9) Page, Joseph A: Perón, Teil I, 1895-1952, Buenos Aires 1984.

(10) Goñi, ebd., Perón, über die Judenfrage, S. 39-42.

(11) Torcuato Luca de Tena und andere: Yo, Juan Domingo Perón, Sudamericana-Planeta, Buenos Aires 1986.

(12) Goñi, ebd., S. 360, Fn. 167 für zahlreiche Archivnachweise zu diesem Punkt.

(13) Newton, Professor Ronald: El cuarto lado del triángulo, S.421: fn 69 verweist auf US-Botschaft, Montevideo 2. Oktober 1944, RG 84 BAPR 1944, Box 47, Archiv 820.02(2).

(14) Ulrich von Hassell: Die Ulrich von Hassell Tagebücher 1938-1944, Siedler Verlag, 1988.

(15) Biennial Report of Chief of Staff, US Army, 1. Juli 1943-30. Juni 1945, abgedruckt in der Ausgabe der New York Times vom 10. Oktober 1945, S.S11, col.8.

(16) Daily Mail, Ausgabe vom 14. Juni 1945.

(17) Chicago Daily Tribune, 27. Juni 1945, S. 4.

(18) Neufeld, B. Michael: The Rocket and the Reich, Free Press 1995, S. 283.

(19) Skorzeny, Otto: Mein Kommando-Unternehmen, Universitas 1993, S.156.

(20) Telegramm CBA NS 10/Alt 273: Speer, Albert: Infiltration - How Heinrich Himmler schemed to build an SS Industrial Empire [Infiltration - Wie Heinrich Himmler ein SS-Industrieimperium aufbauen wollte], MacMillan 1981, S.354: Heinz Magenheimer: Die Militärstrategie Deutschlands, Herbig 2. Auflage 1997, S.33-36, 136.

(21) Die Wirkung dieses Reagens wird in dem Artikel der New York Times vom 22. Oktober 1944 auf Seite E5 einfach und ungenau beschrieben.

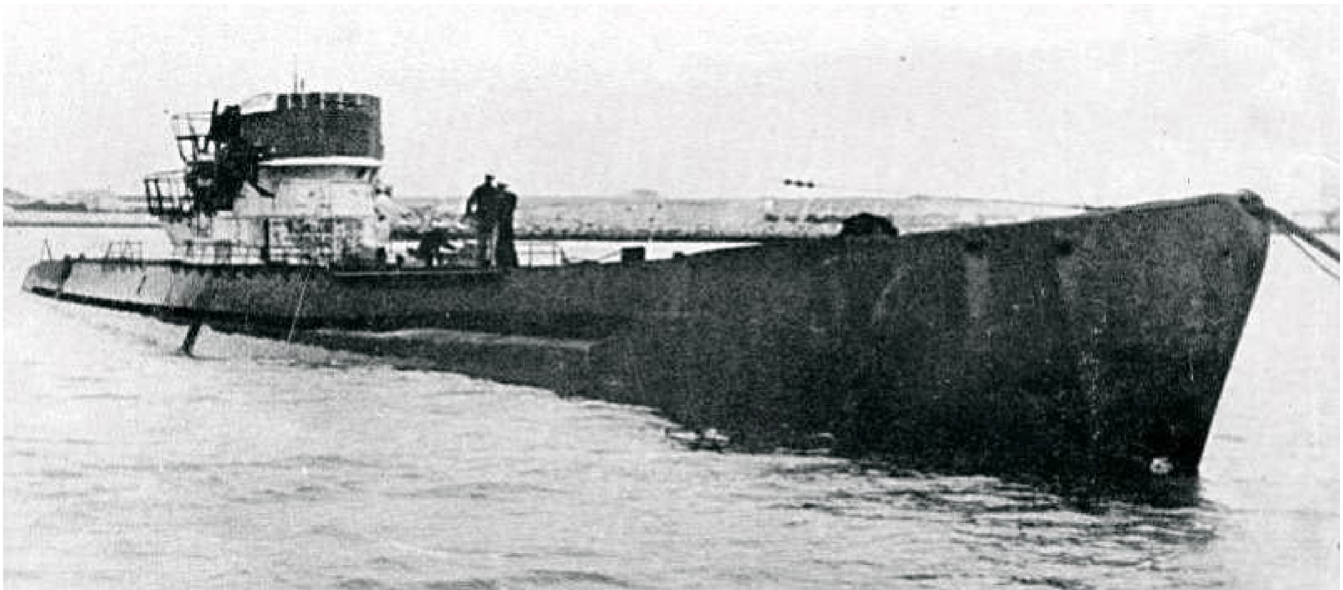
(22) CIOS-Bericht XXXII-125

(23) Battle of the Atlantic: U-Boat Operations / Chapter XII, New Challenge [unter Punkt 7d.]

KAPITEL SECHS

Die Odyssee von U-530

Das Boot vom Typ IX-C/40, **U-530**, war das erste der beiden deutschen U-Boote, die sich nach dem Krieg an Argentinien ergaben. Die Unterdrückung der Vernehmungsakten bis 2002 durch die Archive der ehemaligen Alliierten führte zur Entwicklung einer Reihe bizarrer Theorien, in denen **U-530** und **U-977** verdächtigt wurden, in den zwei Monaten ab Mai 1945 Zeit in der Antarktis verbracht zu haben, um *"beim UFO-Projekt der Nazis zu helfen"*.



Ein Enterkommando der argentinischen Marine inspiziert die deutsche U 530 im Juli 1945

Trotz der automatischen Deklassifizierungsregeln, nach denen offizielle Dokumente nach dreißig Jahren freigegeben werden, hat das US-Archiv das Material mehr als fünfzig Jahre lang aufbewahrt und immer noch nicht alles freigegeben, was darauf hindeutet, dass es all die Jahre *"im Interesse der nationalen Verteidigung oder der Außenpolitik gemäß einer Executive Order"* (1) geheim gehalten wurde. Die Tatsache, dass die Dokumentation so lange geheim gehalten wurde, zeigt, dass **U-530** eine Mission hatte, die die Sicherheit der Vereinigten Staaten direkt betraf.

Im Juni 2002 veröffentlichte Admiral Stella, Chef des argentinischen Generalstabs, Fotokopien des Verhörberichts des Kommandanten von **U-530**, Oberleutnant zur See Otto Wermuth, der vom 13. bis 15. Juli 1945 im Marinestützpunkt Mar del Plata festgehalten wurde, in spanischer Sprache. Empfänger der Unterlagen waren die Autoren Salinas und De Napoli, die das Material in ihr demnächst erscheinendes Buch Ultramar Sur (2) aufnehmen konnten. Einige Jahre später gab das US-Archiv einen Geheimdienstbericht und Anlagen frei, die der US-Marineattaché in Buenos Aires am 24. Juli 1945 vorgelegt hatte. Dieses Material enthielt die Verhöre von drei Offizieren, zwei Fähnrichen und zwei Offiziersanwärtern von **U-530** (3), aus denen man zumindest einen Überblick über die letzte Fahrt von **U-530** gewinnen und eine Lösung des Rätsels um das Schiff ableiten kann. Aus den US-Papieren geht hervor, dass die Aussagen in der Ultramar Sur wahrheitsgemäß wiedergegeben wurden, wozu

REPRODUCED AT THE NATIONAL ARCHIVES

ISSUED BY THE INTELLIGENCE DIVISION
OFFICE OF CHIEF OF NAVAL OPERATIONS
NAVY DEPARTMENT

CONFIDENTIAL

U-530

INTELLIGENCE REPORT

Serial 201-45 Monograph Index Guide No. 915-400

From Naval Attaché of Buenos Aires Date 24 July 1945

Reference

Source Personal observation Evaluation A-1

Subject Argentina Navy Movements of Enemy Vessels

Enclosures: (A) Interrogation of Lt. (j.g.) Otto Wermuth
(B) " " " " Karl F. Schuller
(C) " " Ensign Karl Heinz Lenz
(D) " " Lt. (j.g.) Peter Leffler
(E) " " Ensign Gregor Schluter
(F) " " Ernst Zickler
(G) " " Rolf Petrasch
(H) " " Arno Krause
(I) " " Rudolf Schlitsch
(J) Outline of documents found on sub U-530.

Argentine Navy interrogation of 9 officers and petty officers terminated with little information of importance revealed. Documents of submarine examined indicate that they have been thoroughly censored. Names of examining board. ONI interrogator arrives but no interrogation started due to reasons set forth. Enclosures giving resumes of Argentine interrogations and list of documents of possible interest.

1. As reported by dispatch, the Argentine Navy has finished its interrogation of five officers and four petty officers of the crew of the German submarine U-530. These persons are presumably being held separately and incommunicado on different ships at the submarine base at Mar del Plata. The remaining forty-five are being held at the Naval Prison on Isla Martín García.

2. The investigation was not witnessed by our representatives because the interrogating officer felt that if they were present the Germans would talk less. The interrogating officer, Captain José Dellepiano, Argentine Navy, did not refuse permission for our representatives (Lieut. Green of the Naval Attaché's office, Mr. Meyer, of the Legal Attaché's office, and Lieut. Comdr. Fowler, the British S.O.(I)) to sit in, but prevailed on them not to do so for the reasons stated above. Perhaps he was right.

Distribution By Originator Comsolant; Comsublant, Trinidad; USEmbassy

CONFIDENTIAL

A-3-e FT
Mono USCG
State CominCh
MID BAD
IADB Op-20-G
FBI FA-4
B-7

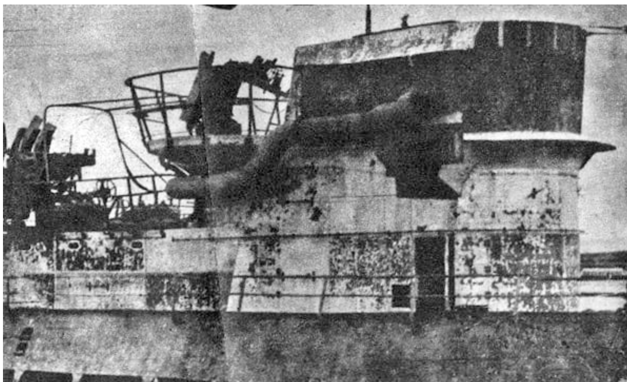
Verhör von Oberleutnant Otto Wermuth
US-Marineattaché Buenos Aires Beobachtung des Verhörs der argentinischen Marine von Gefangenen aus U-530, die in Mar Del Plata kapituliert haben.

die argentinischen Autoren aufgrund ihrer Lizenz verpflichtet waren. Bei Unstimmigkeiten zwischen der argentinischen und der US-amerikanischen Version geht der Autor davon aus, dass der US-Marineattaché für die Abweichung verantwortlich war.



Eines von mehreren Fotos, die aus einer argentinischen Zeitung stammen

"Am 10. Juli 1945 kamen wir in Argentinien an. Wir liefen in den frühen Morgenstunden in den Hafen von Mar del Plata ein. Alle Kanonen, Torpedos, Maschinen und wichtigen Geräte waren abgeworfen worden. Die Dieselmotoren waren ohne Wasser und Schmiermittel betrieben worden, um sie unbrauchbar zu machen. Wir machten an einer Boje innerhalb des Stützpunkts fest. Unser Kommandant wurde zum Büro des Hafenmeisters gebracht. Eine Gruppe von etwa dreißig argentinischen Seeleuten kam an Bord. Sie hießen uns herzlich willkommen, umarmten uns auf argentinische Art und Weise und schenkten uns Zigaretten. Bevor wir das Schiff verließen, stießen wir ein dreifaches Hurra! an und wurden dann auf das Küstenwachschiff Belgrano gebracht. Dort bekamen wir ein ausgezeichnetes Frühstück mit reichlich tropischen Früchten und wurden anschließend in die Kaserne gebracht, wo wir einquartiert wurden. Wir fühlten uns sehr wohl, wurden gut verpflegt und bekamen sogar eine Militärkapelle, die uns im Speisesaal spielte." (4)



U-530 schien ein furchtbares Unglück überlebt zu haben. Der große rostige Rumpf, dessen Anstrich zerrissen und abgeblättert war, stand in lebhaftem Kontrast zu den schicken stahlgrauen, kleinen argentinischen U-Booten am Stützpunkt. Das Deck war stark korrodiert und hatte schon einmal ein großes Feuer erlebt. Der Kommandoturm hatte Risse und war am Auseinanderfallen. Der Kommandant, der in den nationalen Zeitungen als "großer junger Mann mit blondem Haar" beschrieben wurde, gab sich als Oberleutnant zur See Otto Wermuth im Alter von 25 Jahren zu erkennen. Seine dreiundfünfzig Besatzungsmitglieder, von denen die meisten keine Ausweispapiere besaßen, paradierten an Deck, um eine letzte Ansprache zu halten, bevor das Boot offiziell an die argentinischen Behörden übergeben wurde. Wermuth brachte ein einziges Gepäckstück an Land, einen Aktenkoffer mit der Kriegsflagge, den er dem Hafenmeister, Capitán de Fragata Julio César Mallea, übergab.


Wermuth 3. von links

Die Professoren Holgar Meding und Ronald Newton hatten zu all dem etwas zu sagen. Newton vermutete ebenso wie US-amerikanische und brasilianische Marinebeobachter eine Meuterei an Bord von **U-530** und stellte in seinem CEANA-Bericht fest, dass Oberleutnant Wermuth Schwierigkeiten hatte, die Disziplin aufrechtzuerhalten - eine Vermutung, für die keine Quellen zitiert wurden -, während Meding der Meinung war, dass es eine Schande war, **U-530** in einem so verrosteten und verdreckten

Zustand in den Hafen zu bringen, und er meinte, dass Wermuth mit Sicherheit disziplinarisch belangt worden wäre, wenn die Infrastruktur der Kriegsmarine noch existiert hätte. (5)

Wenn man sich das verfügbare Material ansieht, sind zwei Fakten über **U-530**, die von Newton und Meding übersehen wurden, ungewöhnlich genug, um Aufmerksamkeit zu erregen. Als **U-530** Deutschland verließ, war Oberleutnant Wermuth durchschnittlich groß und dunkelhäutig, aber als er mit dem Boot in Mar del Plata einlief, war er groß und blond. Welches Ereignis während der Reise führte dazu, dass sich sein Aussehen so veränderte, während er seinen Namen behielt? Außerdem war **U-530** das erste deutsche U-Boot in der Geschichte, das mit vollen Vorratskammern in den Hafen einlief und dessen halbe Besatzung an Skorbut erkrankt war. Offensichtlich war **U-530** während seiner Kriegsfahrt etwas Schreckliches zugestoßen, das so geheim gehalten werden musste, dass der Kommandant lieber den Eindruck erweckte, seine Besatzung habe gemeutert, als die Wahrheit über die Reise zu verraten.



Otto Wermuth (See)
28. 7. 20





Otto Wermuths offizielles Gefangenenfoto

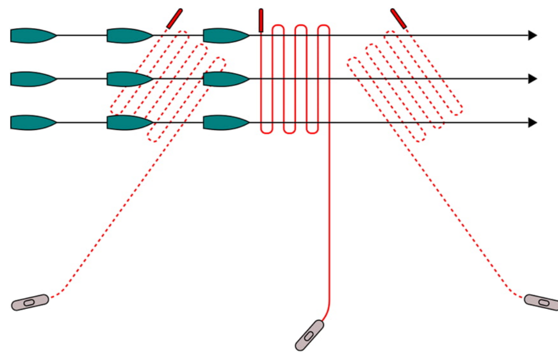
Die Reise von U-530 - Kiel bis zur Kapitulation, 8. Mai 1945

Nachdem **U-530** aus dem Trockendock kam, wurde es mit Proviant versorgt und lief am 19. Februar 1945 um 18 Uhr nach Norwegen aus. Es wurde ein Wochenvorrat an frischem Proviant, einschließlich Fleisch und Brot, und ein siebzehnwöchiger Vorrat an speziellen U-Boot-Lebensmitteln verschifft, und *"zu keinem Zeitpunkt erhielt **U-530** weiteren Proviant."*

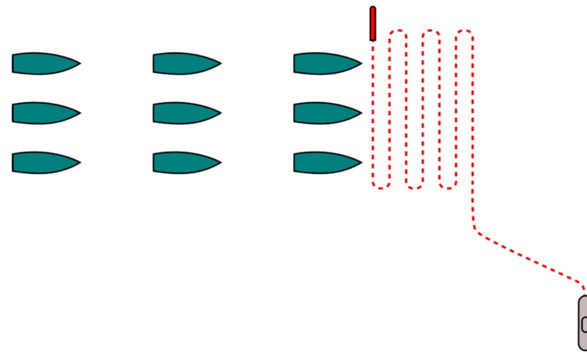
Im Osloer Fjord wurden Tauch- und Schnorchelversuche durchgeführt und das Boot wurde mit Treibstoff versorgt. Die Kapazität reichte für 245 Tonnen Treibstoff, aber auf Wunsch des Chefingenieurs wurden nur 225 Tonnen verschifft, *"um die Stabilität zu unterstützen"*.

U-977 transportierte auch eine wesentlich geringere Menge Treibstoff, als seine Bunker aufnehmen konnten.

Während ein Boot vom Typ IX-C40 normalerweise 22 Torpedos mitführt und Wermuth erklärte, dass sein Auftrag darin bestand, *"Schiffe anzugreifen"*, führte **U-530** auf dieser Reise nur vierzehn Torpedos mit, acht T-3 LUT und sechs T-5 FAT. Diese waren verteilt: 3 LUT + 1 FAT in den vorderen Rohren, 1 LUT + 1 FAT in den hinteren Rohren, 1 LUT + 1 FAT über den Bodenplatten vorne, 1 LUT + 1 FAT über den Bodenplatten achtern, 2 LUT + 2 FAT unter den Bodenplatten vorne. Dadurch wäre viel Platz in den Torpedoräumen über Deck frei geblieben.



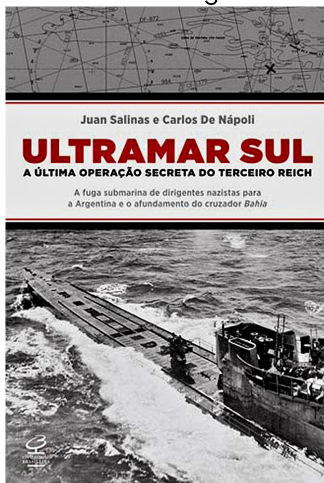
Laufschemata von Flächen-Absuch-Torpedos



Laufschema eines Lageunabhängigen Torpedos

Der LUT (lageunabhängiger Torpedo) hatte einen voreingestellten Kreiselwinkel und Zick-Zack-Kurs. Er fuhr eine bestimmte Strecke in einen Konvoi hinein und machte dann einen Zick-Zack-Kurs, in der Erwartung, etwas zu treffen. Der FAT (Flächen-Absuch-Torpedo) hatte einen voreingestellten Kurs.

Hier muss erklärt werden, dass **U-530** während der Reise zwei Kommandanten hatte, die beide den Namen Otto Wermuth trugen. Es ist nicht genau bekannt, wo der Wechsel stattfand, aber wahrscheinlich in den letzten beiden Tagen der Reise in der Nähe von Mar del Plata. Um Verwirrung zu vermeiden, lautet die folgende Erklärung: Wermuth-1 nahm das Boot in Deutschland in Empfang und Wermuth-2 übergab das Boot in Mar del Plata. Beide Wermuths waren ab dem 12. Juli 1945 etwa einen Tag lang gemeinsam in Mar del Plata anwesend. Wermuth-1 saß für das Verhör. Anhand der Fotos (siehe oben) war es nicht möglich, Wermuth-2 zu identifizieren.



Besonderes Augenmerk wird hier auf die Frage der Deckskanone gelegt. Bis 1945 war es selten, dass ein U-Boot eine Deckskanone mitführte. Im Bericht der US-Marine wird es mit keinem Wort erwähnt, und weder das Geschütz noch seine Munition werden zusammen mit der übrigen Bewaffnung des Bootes aufgeführt. Wermuth-1 erklärte im Verhör, dass als **U-530** aus Deutschland ausgelaufen ist, das Bordgeschütz an Land zurückgelassen worden sei. (6) Dies stand im Widerspruch zum Bericht, den Marinehafenmeister Mallea gegenüber der argentinischen Presse gab. In ihm wird erwähnt, dass die 105-mm-Bordkanone in einer Tonne während der Fahrt ins Meer geworfen wurde. (7) Die Besatzungsmitglieder von **U-530** beschrieben die Episode, in der das Bordgeschütz versenkt wurde, als eines der denkwürdigen Ereignisse der Reise. Oberst Bustos, der argentinische Offizier der Flakbatterie, der nach der Kapitulation von **U-530** nach Mar del Plata reiste, um das Schiff zu besichtigen, erklärte: "*Die Marinebehörden sagten mir, wie überrascht sie waren, dass das Bordgeschütz von Bord genommen und im Meer versenkt worden war.*" All diese Widersprüche machen deutlich, wie wichtig die Bordkanone und seine Munition für die Geschichte von **U-530** sind.

Für die Zwecke dieses Kapitels war es notwendig, eine Theorie auf der Grundlage der verfügbaren Fakten zu erstellen. Diese Theorie ist in der Lage, alle Ereignisse zu erklären, die **U-530** während seiner viermonatigen Odyssee ereilten. Bei der Suche nach den Ursachen für das Unglück, wurde ein Faktor nie in Betracht gezogen: die 105 mm Kanone, über die die offiziellen Berichte seltsamerweise schweigen.



10,5 cm SK [Schnelladekanone] C/32; hier auf U-123 (Typ IX B)

Am 8. Januar 1945 warnte Admiral Jonas Ingham, Oberbefehlshaber der Atlantikflotte der US Navy, dass die Deutschen innerhalb der nächsten sechzig Tage *"Angriffe auf New York und Washington starten"* würden. Die US Navy und die USAAF hatten einen Geheimplan mit dem Codenamen Operation Bumblebee (später Teardrop) eingeführt, um deutsche U-Boote abzufangen, die auf die US-Küste zusteuerten. Speer kündigte im Berliner Rundfunk an, dass *"V-1 und V-2"* Raketen am 1. Februar 1945 New York treffen würden. Die Drohung erwies sich als leer. Ende April 1945 fing ein US-amerikanischer U-Boot-Einsatzverband, der in der Nähe der Azoren operierte, vier von sechs U-Booten ab, die in einer Reihe auf die Vereinigten Staaten zusteuerten, und versenkte sie:

Kapitänleutnant Paul Just, den das FBI auf **U-564** gefangen nahm, wurde an Land brutal misshandelt, um ihn dazu zu bringen, *"die Wahrheit über die Raketenangriffe zu sagen"*, aber er konnte ihnen nicht helfen, da er nichts wusste. Es ist bekannt, dass sich das Reagens nach der Explosion in Ohrdruf am 12. März 1945 in größeren Mengen als problematisch erwies, aber es ist auch möglich, dass zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten eine Vereinbarung getroffen wurde, die vorsah, dass Deutschland auf den Angriff auf New York verzichtet und im Gegenzug einen hunderttägigen Aufschub an der Westfront gewährt, damit die besten deutschen Truppen an die russische Front verlegt werden können. Es gibt Beweise für beide Möglichkeiten, aber es ist nicht der Zweck dieses Kapitels, auf Einzelheiten einzugehen.


KptLt Paul Just (links) und der Erste Offizier von U-546 an Bord der Bogue (CVE-9)

Das Reagenz konnte in allen Größen hergestellt werden. Eine große Rakete konnte weite Teile einer Stadt zerstören, eine kleine Rakete oder eine modifizierte Granate konnte ein Schiff in Schutt und Asche legen. Für das U-Boot-Kommando waren Berichte von Interesse, in denen die Wirkung von kleinen Raketenangriffen auf feindliche Handels- und Kriegsschiffe beschrieben wurde. Wermuth-1 weigerte sich im Verhör anzugeben, ob **U-530** allein oder als Mitglied einer Flottille unterwegs war, aber er gab zu, dass er *"direkt von Berlin"* aus operierte, womit das U-Boot-Kommando gemeint war. Er erhielt den Befehl, sich in ein Kampfgebiet zu begeben, das er nicht näher beschreiben wollte, von dem wir aber heute wissen, dass es die Gewässer vor New York waren, und dort feindliche Schiffe anzugreifen. Zu diesem Zweck hatte er vierzehn Torpedos und das Deckgeschütz.

CROWLEY URGES LONG TERM CURB ON GERMAN ARMS

BY LAURENCE BURD
[Chicago Tribune Press Service]

Washington, D. C., June 26— Urging long-term allied curbs on German war industry, Foreign Economic Administrator Crowley warned today that an unchecked German economy could rebuild its once mighty war machine to new heights within a few years.

In a statement read to a senate subcommittee studying post-war Germany's position, Crowley said the Nazis' basic war industrial plant still remains virtually intact in spite of damage from allied bombings and invasion.

"Unhampered by international restrictions or intervention, and given the will and political leadership to prepare for war," Crowley said, "Germany could be far better prepared for war economically and industrially within a few years than she was in 1939.

"Allied bombings and military operations accomplished their mission. That mission was to harass and damage Germany industrial production. But such military operations, basically selective in their character, were not and could not be executed so as to eliminate permanently a national industrial war potential."

Crowley said "recent reports" from Germany indicate that if the war had lasted six months longer, improved V-2 bombs would have "smashed" New York City, and that only a few months more would has seen jet propelled nazi planes raiding Washington.

Crowley's statement, read to the committee by Henry H. Fowler, chief of FEA's enemy branch, said a principal element in Germany's still present war potential is its "huge machine shop" of machine tools for making either war or peace products.

Der Bericht des hohen US-Beamten Leo T. Crowley in der Chicago Daily Tribune vom 27. Juni 1945. In dieser und einer weiteren Veröffentlichung wurde offenbart, dass sich New York und Washington im Visier von deutschen Raketen und Düsenbombern befanden.

Er sagte, er habe Kristiansand am 3. März 1945 verlassen und sei an der Küste entlang nach Horten im Oslofjord gefahren, wo er zwei Tage zu einem ungeklärten Zweck verbrachte. **U-530** führ also am 6. März 1945 in sein Einsatzgebiet. Wermuth kannte die für ihn gewählte Route *"nördlich von Großbritannien"* nicht und beschloss, drei Wochen lang ununterbrochen in sechzig Metern Tiefe getaucht zu bleiben, um Luftangriffe zu vermeiden, und seine Batterien nachts mit Hilfe der Schnorchel aufzuladen.

Die 200-Meter-Linie wurde dreißig Meilen vor der norwegischen Küste in Richtung Norden verfolgt und drehte oberhalb von Bergen nach Nordwesten ab. Bei 65°N bog das Boot nach

Südwesten ab. Regelmäßige Wetterberichte wurden von 61°N 19°W übermittelt. Nach dem Passieren des 25. Längengrades blieb das Boot die ganze Nacht über an der Oberfläche. An der 100-Faden-Marke vor der Neufundland-Bank angekommen, steuerte Wermuth 41°N 60°W an und erhielt dort über Funk den Befehl, vor New York zu operieren.

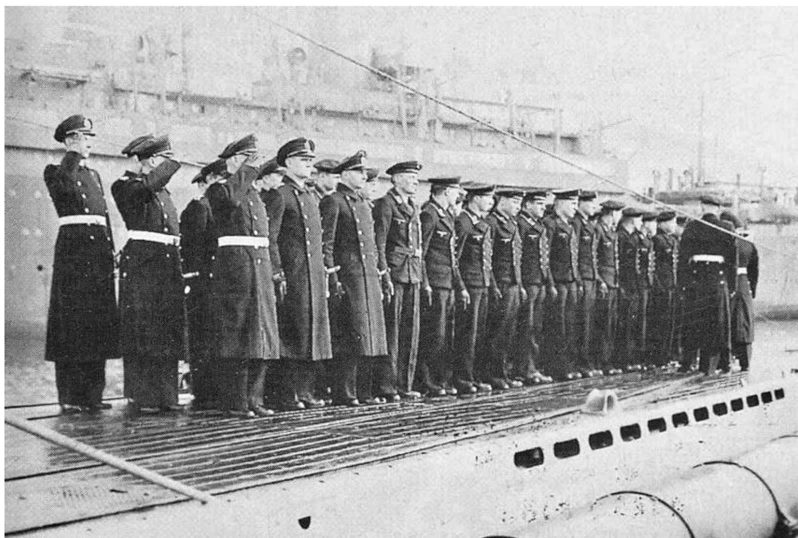
U-530 führte zwei Kurzwellenempfänger, einen Allwellenempfänger, einen Lang- und einen Kurzwellensender sowie einen fest installierten, tragbaren 600-Meter-Frequenz-Sender für Schlauchboote mit sich. Wermuth-1 vermutete, dass einer der Kurzwellenempfänger beschädigt sein könnte, aber der Rest der Ausrüstung war in gutem Zustand. Während er sich in seinem Einsatzgebiet aufhielt, durfte er keine Meldungen über Angriffe machen oder empfangen. Die einzigen Nachrichten, die er verschickte, waren die täglichen Wetterberichte. Der letzte Kontakt, den er mit "*seinem befehlshabenden Offizier in Berlin*" hatte, war am 26. April, eine Nachricht über Verteidigungsmaßnahmen, die er ergreifen sollte.

In seinem Verhör gab Wermuth an, dass er bis Ende April noch Kurzwellensignale empfing, aber von da an funktionierte keine der Funkanlagen mehr. Dass sich dieser Zustand auf sein Boot bezog, geht aus den Details der Fahrt von **U-234** (8) hervor, das zu dieser Zeit dasselbe Gebiet durchquerte:



"Anfang Mai erfahren wir, daß der Führer tot ist und Großadmiral Dönitz zu seinem Nachfolger bestimmt hat ... Am 4. Mai kommt der Befehl des BdU, den U-Boot-Krieg gegen die Westmächte sofort einzustellen ... Der Längstwellensender „Goliath" bei Magdeburg wird gesprengt, weil die Amerikaner anrücken. Nun können wir unter Wasser kein Längstwellenprogramm mehr empfangen; wir sind nur noch auf die U-Boot-Kurzwellen angewiesen ... Tagelang können wir uns nur mit Hilfe von Reuter-Meldungen über die Kriegslage orientieren. Bachmann findet aber schließlich durch intensives Kurbeln an den Empfängern nach alter B-Dienst-Methode die neuen U-Boot-Wellen wieder ... 8. Mai 1945. Gesamtkapitulation ... Trotz allem nehmen wir noch einen nach Japanschlüssel verschlüsselten FT auf. Er ist vom FdU Rösing aus Bergen: »U 234 weiterlaufen oder nach Bergen zurückkommen. FdU..."

[Anmerkung: Das U-Boot ***U-234*** *vom Typ XB, eines der größten deutschen Unterseeboote überhaupt. An Bord befanden sich neben der Besatzung, die um acht Mann verringert worden war, Luftwaffengeneral Ulrich Kessler (der neue deutsche Luftwaffenattache in Tokio) sowie zwei Offiziere der japanischen kaiserlichen Armee und mindestens neun Mann deutsches Zivilpersonal, vor allem Luftfahrt- und Raketenspezialisten von Messerschmitt und EMW (Peenemünde). Das U-Boot und seine Besatzung sollten, so wurde überliefert, rund 250 Tonnen Dokumente und Kriegsgerät nach Japan bringen, darunter einen vollständigen Düsenjäger Me 262, der in Einzelteile zerlegt worden war (weswegen der Flugzeugkonstrukteur Bringewald sowie der Flugzeugingenieur Ruf mitfuhren), sowie Unmengen von Konstruktionsplänen und geheimem strategischem Material. Auch von einer V-2-Rakete war die Rede. Das vor einigen Jahren wohl noch als das interessanteste Transportgut definierte Material war*


U-234. Indienststellungszeremonie, Kiel, 3. März 1944. Die Besatzung paradiert vor dem ehemaligen Passagierschiff St. Louis. Leutnant Karl Ernst Pfaff, ganz links, Hirschfeld, in seiner Feldwebeluniform, dritter Mann in der ersten Reihe

ein Stoff, der, in besondere Transportbehältnisse verpackt, die Aufschrift »U 235« trug...]

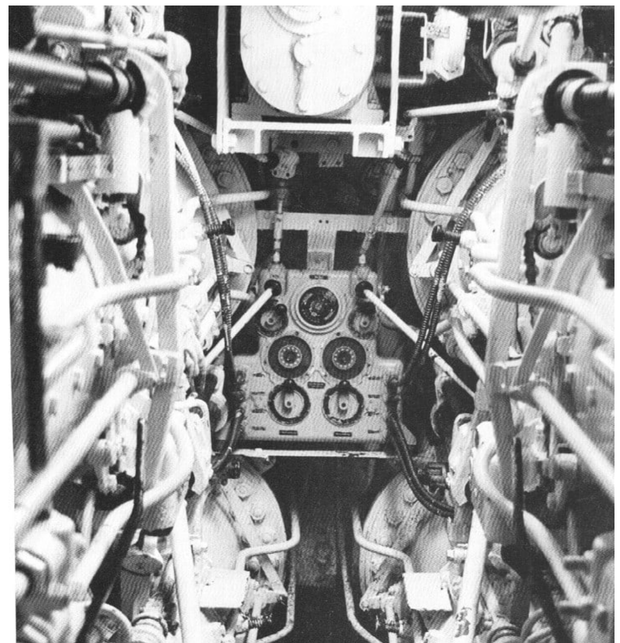
Doch während die Telegrafisten von **U-234** all diese Nachrichten und Anweisungen empfingen, befand sich **U-530** in einer mysteriösen Funklochzone, in der sogar die heimische Küstenmeterlinie lag und blieb auch südlich von Long Island inaktiv, sobald sie in US-Hoheitsgewässer kam. In Mar del Plata erzählte die Besatzung später Reportern, dass sie *"New York durch das Periskop sehen konnten und sehr deutlich Wolkenkratzer, Züge und Autos sowie die Luftschiffe der Küstenverteidigung über ihnen gesehen hatten"*. (9) Und während dieser ganzen Beobachtung gab es nicht ein einziges Mal die Befürchtung, dass das Periskop von Land aus oder von den Luftschiffen über ihnen entdeckt werden könnte, deren einziger Zweck es war, die küstennahen Gewässer nach U-Boot-Periskopen abzusuchen.

Am 4. Mai 1945, als alle Funkgeräte an Bord tot waren und es keine Nachrichten über die Kriegslage gab, stieß **U-530** auf einen Konvoi von zehn bis zwanzig Schiffen. Zu dieser Zeit herrschte Nebel, was dazu führte, dass sich die Schiffe des Konvois zerstreuten. Wermuth feuerte drei LUTs ab, von denen eine im Rohr stecken blieb, als die Batterie explodierte, die beiden anderen verfehlten das Ziel.

Am 6. Mai wurde ein sehr großer Konvoi gesichtet. Zwei LUTs wurden abgefeuert, die beide ihr Ziel verfehlten. Eine Stunde später wurde ein LUT auf ein Tankschiff abgefeuert und verfehlte es. Eine weitere Stunde verging und ein FAT verfehlte einen Nachzügler.

Am 7. Mai wurden zwei FATs abgefeuert und verfehlten Ziele in einem anderen großen Konvoi. Während dieser Zeit wurden zwei Luftschiffe und ein Flugzeug durch das Periskop gesehen und das Boot wurde bombardiert.

Der LUT-Torpedo war fast fehlerfrei. Er fuhr Schleifen auf beiden Seiten eines mittleren Kurses und verfügte außerdem über ein akustisches Leitsystem. Die FAT war nicht mit letzterem ausgestattet, war aber im Allgemeinen sehr effektiv.



LUT-Einstellpult im vorderen Torpedoraum von U 995

Wermuth erklärte, dass zu diesem Zeitpunkt die restlichen fünf Torpedos abgeworfen wurden, *"da sie in einem Zustand waren, in dem sie explodieren konnten"*. Der sechste mit der beschädigten Batterie wurde im Rohr belassen.

Es muss am 7. Mai gewesen sein, als den Technikern an Bord von **U-530** endlich einfiel, dass es einen Zusammenhang zwischen dem Totalausfall des Funksystems und der Torpedoelektronik geben könnte. Das Reagens in der Munition für das Deckgeschütz, das meiner Theorie nach die Ursache war, setzte ein Gas frei, das sowohl radioaktiv war als auch ein elektromagnetisches Feld ausstrahlte und dessen Zweck es war, sich mit dem Sprengstoff zu einer massiven Reaktion zu verbinden. Wenn dieses Gas ausströmte, trieb es heimlich durch den Druckkörper vom Bug zum Heck. Es hätte sich mit der Batterie des defekten Torpedos verbinden können, der im Rohr explodierte, und auch das elektronische System der anderen Torpedos beeinträchtigt, was schließlich dazu geführt hätte, dass die noch an Bord befindlichen Torpedos *"explodiert wären"*. Es hätte alle Funkempfänger und -sender lahmgelegt.

Als der Verdacht aufkam, dass das Gas aus dem Reagens austreten könnte, musste der Kommandant schnell handeln. Torpedos, das Deckgeschütz, die Flak, die gesamte Munition, alles,

was mit einer Restspur des Sprengstoffs verunreinigt sein könnte, musste sofort abgeworfen werden. Wenn, was logisch wäre, die Zylinder mit der Munition in den Schränken des Kommandoturms oder in den leeren Torpedoräumen gelagert waren, von wo aus das Gas in die Druckhülle gelangt war, musste die gesamte Struktur wiederholt von innen und außen mit dem giftigen, korrosiven Reiniger geschrubbt werden, der zweifellos zu diesem Zweck an Bord war. Die Tatsache, dass der Turm und die Decks gespalten und rissig waren, offensichtlich aufgrund von Korrosion, und dass es in der Hülle offenbar zu einem großen Brand kam, wurde bei der Ankunft des Schiffes in Mar del Plata zwar weithin berichtet, wird aber ebenso wie die Bordkanone in den Verhören nie erwähnt.

Wenn Besatzungsmitglieder durch die Einnahme eines Teils des Reagens gestorben wären, könnte dies erklären, warum ein großes Feuer auf dem Deck ausbrach. In Ohrdruf wurde am 12. März 1945 bei einem Test des Reagens die Stärke der explosiven Reaktion unterschätzt. Vierhundert KZ-Häftlinge und zwanzig SS-Wachen, die sich auf oder in der Nähe des Testgeländes befanden, wurden getötet. Die Leichen wurden zu einem großen Scheiterhaufen aufgeschichtet und verbrannt, und anschließend wurde die Asche von Flugzeugen aus über den gesamten Harz verstreut. Dieser Vorfall deutet darauf hin, dass es aus einem unbekannten Grund notwendig war, das Material aus dem ausgetretenen Reagenz weiträumig aufzulösen. Wenn es Todesfälle an Bord von **U-530** gegeben hätte, wären diese durch die Vernichtung der Ausweispapiere der überlebenden Besatzungsmitglieder und die heimliche Verschiffung ihrer Ersatzleute in Miramar vertuscht worden. Die meisten Besatzungsmitglieder von **U-530** kamen ohne persönliche Dokumente in Mar del Plata an und gaben den Argentiniern falsche Namen. Es gibt keine echte Besatzungsliste für die letzte Fahrt von **U-530**.



Aufnahme eines Verbrennungshaufens nahe Mühlberg nach dem großen Versuch im März 1945. Am Waldrand waren mehrere Stapel von Leichen, welche mit Holz belegt und dann niedergebrannt wurden. Es waren Häftlinge, aber leider auch einige Leute von uns dabei.

[Anmerkung: Laut Mayer/Mehner und anderen Forschern handelte es sich bei dem Vorfall auf dem Truppenübungsplatz Ohrdruf um einen Atom-Versuch. Nach Werner Grothmann habe der Test nur der Lösung des Zünderproblems gedient. Was auch immer der Autor dieses Buches unter Reagens versteht, vielleicht gab es eine Art Verstrahlung – falls seine Geschichte überhaupt stimmt ...]

Von ENE in Puerto Rico nach Mar del Plata

Am 8. Mai gab Wermuth an, dass er auf der regulären Frequenz ein Signal zur Einstellung der Feindseligkeiten erhalten hatte, *"weil der Krieg vorbei war"*. Später sagte er, er habe es am 10. Mai als Wiederholung erhalten. Es handelte sich um die Nachricht, bei Nacht die Navigationslichter zu setzen, die blaue Flagge zu hissen, aufgetaucht zu fahren und sich im nächsten alliierten Hafen zu ergeben. Wermuth sagte, dass er diese Meldung für eine List hielt, *"weil die Unterschrift nicht richtig zu sein schien"*.

Er fuhr nach Südosten zu einem Punkt *"etwa 1000 Seemeilen ost-nordöstlich von Puerto Rico"*. Hier sind die Gewässer sehr tief und es könnte sein, dass das Boot in diesem relativ abgelegenen Gebiet gereinigt und die notwendigen Schritte für die Fahrt nach Argentinien unternommen wurden. Was die Entscheidung, nach Argentinien zu fahren, angeht, wurde der übliche Unsinn für den Vernehmungsprozess erdacht, bei dem die Besatzung angeblich als demokratischer Faktor in denselben Entscheidungsprozess einbezogen wurde, wie es an Bord von **U-977** geschah.

Wermuth entschied sich für Argentinien, *"obwohl er bis zu seiner Ankunft in Mar del Plata nicht wusste, dass Argentinien Deutschland den Krieg erklärt hatte."* Diese lächerliche Aussage setzt voraus, dass der Leser glaubt, dass das deutsche U-Boot-Kommando spätestens seit Ende März 1945 die U-Boot-Kommandanten nicht mehr darüber informiert hatte, welche Flaggen als feindlich zu betrachten waren, selbst wenn der Feind freundlich gesinnt war.



Ein Foto von U 530 im Kriegseinsatz, von einem anderen Unterseeboot aus fotografiert. Auf dem Bild sieht man links auf dem Turm noch die Flakbewaffnung. Die Crew versenkte später alles im Atlantik.

U-530 fuhr in Richtung Süden und passierte zwischen den Peter-und-Paul-Felsen und Fernando Noronha, am 16. Juni 1945 den Äquator. Das Boot brauchte nicht weniger als 23 Tage, um vom Äquator nach Mar del Plata zu gelangen, da es mit zwei Knoten unter Wasser fuhr, außer beim Aufladen der Batterien, als **U-530** die Geschwindigkeit auf 7,5 Knoten erhöhte und nach dem Passieren von 20°S auf neun Knoten steigerte. Aus der unten wiedergegebenen Aussage von Bustos geht hervor, dass diese letzte Etappe der Reise von Puerto Rico nach Süden unter Wasser zurückgelegt werden musste und die Luke beim Auftauchen zum Aufladen der Batterien immer geschlossen blieb. Der Grund dafür war die Befürchtung, dass das Gas trotz der Reinigung mit dem Ätzmittel, dem Feuer an Deck und dem Fortschritt unter Wasser immer noch austreten könnte. Der kleinste aufgenommene Partikel wäre tödlich.

Das Fiasko bei Mar del Plata

Oberleutnant zur See Wermuth-1 gab gegenüber seinen argentinischen Vernehmungsbeamten an, dass er das Licht von Punta Mogotes am 9. Juli 1945 um 0300 Uhr aus achtzehn Meilen Entfernung sah und über Mar del Plata hinausfuhr, weil er ursprünglich vorhatte, in Miramar Land anzulanden, wo er um 0600 Uhr eintraf. Er leugnete, dass er in Miramar, der E-Dienst-Station von Gustav Eickenberg, Passagiere (das Wort Besatzung wurde ihm nicht gesagt) oder Waren an Land gebracht hatte, und erklärte: *"... er wollte nur die Nacht dort verbringen, bevor er den Eingang zum Stützpunkt Mar del Plata auskundschaftet."*



Er fuhr fort:
"Bei Einbruch der Dunkelheit am 9. Juli tauchte ich auf und bewegte mich entlang der Küste in Richtung Osten, wobei ich drei Meilen vor der Küste blieb, bis ich den Marinestützpunkt erreichte, wo ich bis in die frühen Morgenstunden trieb."
Er gab zu, dass **U-530** sechs Schlauchboote hatte, als es auslief, und konnte nicht zufriedenstellend erklären, warum er jetzt nur fünf hatte.

Der Bericht der US Navy, der auf den Dokumenten der argentinischen Marine basiert, stellt dies anders dar. Die Amerikaner sagen, dass Wermuth-1 den Argentiniern berichtete, dass er das Mogotes-Licht am 10. Juli um 0300 Uhr aus 18 Meilen Entfernung sichtete. Er hatte eine Peilung von

240° zum Licht. Dann tauchte er ab und wartete auf den Sonnenaufgang, um den Hafen von Mar del Plata zu sehen.

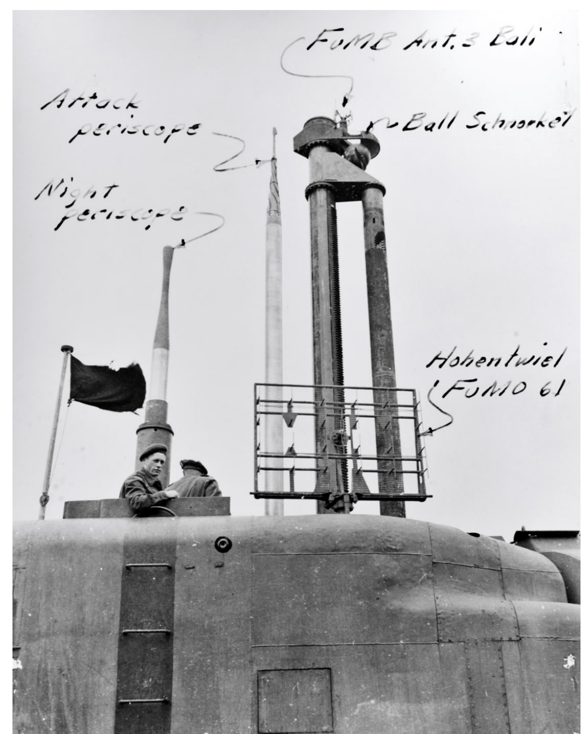


In der Korrespondenz mit Otto Wermuth bezeichnete er diese letzte Reise immer als "eine Reise" und nicht als "Feindfahrt". Er sagte auch, dass alle Papiere über Bord geworfen wurden, aber 1947 wurde das Sharkhunters-Mitglied Peter Hansen (Abwehr-Agent) nach Argentinien geschickt, um diese Papiere zu übersetzen ... die Papiere, die es laut Wermuth nicht gab. Die argentinische Marine zeigte mir diese Papiere, als ich im Januar 2008 Mar del Plata besuchte.

Laut dem Bericht der US Navy kam er nie in die Nähe von Miramar. Bei Tagesanbruch näherte er sich dem U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata und wartete drei Meilen vor der Küste, bis die Sicht besser wurde. Um 0630 schaltete er seine Navigationslampen an und lief in den Hafen ein. Da das fehlende Beiboot hier nicht erwähnt wird und die Amerikaner nicht all diese Übersetzungsfehler gemacht haben können, liegt die Vermutung nahe, dass die US Navy durch die 24 Stunden, die zwischen 0300 Uhr am 9. Juli und 0300 Uhr am 10. Juli fehlten, in Verlegenheit brachte und ihr Bericht in dieser Hinsicht gefälscht wurde. Der Austausch von Wermuth-2 gegen Wermuth-1 muss irgendwo stattgefunden haben, und höchstwahrscheinlich ging Wermuth-1 in Miramar mit dem Kriegstagebuch und den wichtigsten Papieren an Land, während Wermuth-2, der gut informiert war, das Beiboot zurücknahm. Da dies den Verlust des Beiboots nicht erklärt, müssen die Besatzungsmitglieder einen ständigen Wechsel von Ein- und Ausschiffungen vollzogen haben, wobei die Waffenspezialisten der SS mit ihrem unschätzbaren technischen Wissen als Letzte gingen. Ich weiß das nicht genau, halte es aber für eine begründete Vermutung. Das Beiboot, mit dem das Ufer erreicht wurde, wurde also der Brandung überlassen und später an der Küste angespült.

Unregelmäßigkeiten bei der Kapitulation an die Argentinier

Wenige Stunden nach der Ankunft von **U-530** im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata unterzeichneten Wermuth und der Hafenmeister der Marine die Kapitulationsurkunde: *"Der Kommandant des deutschen U-Boots* ***U-530****, Otto Wermuth, kapituliert an diesem zehnten Tag des Monats Juli 1945 in Mar del Plata vor den Anwesenden und dem Befehlshaber der U-Boot-Division der argentinischen Marine, Capitán de Fragata Julio C Mallea, bedingungslos sein Schiff, sein Kommando und seine Besatzung, deren Mitglieder in der Anlage aufgeführt sind. Kommandant Wermuth erklärt, dass sich das U-Boot* ***U-530****, von dem alle Besatzungsmitglieder von Bord gegangen sind, in einem sicheren Zustand befindet, dass der einzige Sprengstoff an Bord ein Torpedo-Sprengkopf ohne Zünder ist und dass kein Element oder Gerät vorhanden ist, das das Boot versenken oder beschädigen könnte."*



U-Boot-Version FuMO 61 "Hohentwiel" Antenne und FuMO Ant.3 "Bali" an Bord eines U-Boots vom Typ XXI

Wermuth-2 gab bei seiner Ankunft an, dass er die Dieselmotoren kurz vor dem Einlaufen in den Hafen sabotieren ließ, indem er den Ölkreislauf abschaltete, das Öl abzapfte und die Motoren zum Laufen brachte und dann ein Salpetersäure-Schwefelsäure-Salzsäure-Gemisch in das Öl gab, das durch die Motoren zirkulierte. Alle Ölbunker, die Öl enthielten, waren ebenfalls mit Säure verunreinigt worden.

Er gab auch zu, das Kriegstagebuch, dreiundfünfzig Codebücher, die Navigationskarten, die unbenutzten

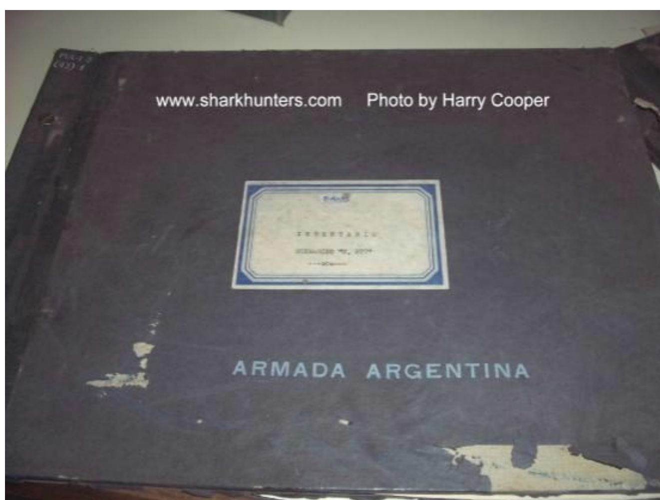
Torpedos, das Gyroskop und den Gefechtskopfzünder des unbrauchbaren Torpedos, das UZO-Torpedo-Zielgerät, die gesamte Flakmunition sowie Teile des 37-mm-Geschützes, die Versenkungsladungen, Messgeräte, drei Metox-Antiradargeräte und das Hohentwiel-Radar samt Antenne über Bord geworfen zu haben. Die Deckskanone und ihre Munition wurden zu diesem Zeitpunkt nicht erwähnt, obwohl er sie später erwähnte.

Bis auf die untersten Matrosen hatten alle ihre Ausweispapiere vernichtet, so dass nur die Offiziere wussten, welche Besatzungsmitglieder bei der Ausreise aus Deutschland an Bord waren und welche später an Bord kamen. Wie bereits angedeutet, diente diese Taktik wohl dazu, Auswechslungen und Todesfälle zu verbergen.

Alle Unterlagen von **U-530** waren ebenfalls verschwunden, so wurde behauptet. Dies wurde von den argentinischen Behörden als wahr akzeptiert, da sie das Boot vom Bug bis zum Heck durchsucht und nichts gefunden hatten. Doch auf mysteriöse Weise konnte das argentinische Marineministerium später herausfinden, welche Kurse **U-530** nach dem Überqueren des Äquators gefahren war, was darauf hindeutet, dass die Deutschen darauf bedacht waren, die Zeit in US-Gewässern Anfang Mai zu vertuschen. Der US-Geheimdienstbericht enthüllte, dass die *"untersuchten U-Boot-Dokumente"* gründlich zensiert worden waren. Dies scheint zu bestätigen, dass das Kriegstagebuch und anderes Material nicht auf See über Bord geworfen wurde, sondern wahrscheinlich mit Wermuth-1 am 9. Juli 1945 in Miramar an Land ging. Nachdem der deutsche Marine-Nachrichtendienst es durchgesehen hatte, kehrten die zur Veröffentlichung freigegebenen Teile mit Wermuth-1 zu seinem geheimnisvollen Auftritt in Mar del Plata am 12. Juli zurück.

Malleas Adjutant Azcueta zeigte sich erstaunt, dass das Schiff mit so wenig Treibstoff, nämlich 6 Tonnen, angekommen war - was sich durch die vielen Unterwasserfahrten, vor allem auf der letzten Etappe südlich des Äquators, erklären lässt -, aber die Proviantkammern noch gut gefüllt waren. In Norwegen war 17 Wochen zuvor nur so viel geladen worden, wie für eine 17-wöchige Patrouille nötig war, aber das meiste davon war noch an Bord.

Am Abend des 11. Juli erklärte Marineminister Tessaire auf einer Pressekonferenz in Buenos Aires, dass die erste Arbeit der Marineuntersuchung darin bestehe, *"das Navigationsprotokoll durchzugehen, die Route zu bestimmen, die das Schiff bis zu seiner Ankunft im argentinischen Hafen genommen hat, und die durchgeführten Marineoperationen zu untersuchen"*. Diese Aussage lässt offensichtlich Zweifel an der früheren Zusicherung aufkommen, dass alle Unterlagen über Bord geworfen worden waren.





Dies sind nur einige der Dokumente von U-530 und U-977, die wir in Mar del Plate gesehen haben. PETER HANSEN sagt uns, dass es nichts Weltbewegendes ist, sondern dass es sich lediglich um Betriebshandbücher für die verschiedenen Geräte an Bord der U-Boote handelt. Das macht wirklich Sinn, denn wir glauben, dass alle Befehle, die sich auf die Flucht von Personen mit hohem Rang beziehen, mündlich erteilt wurden.

Gegen Mitternacht am 13. Juli meldete ein Nachrichtenblatt des Marineministeriums, dass nach den notwendigen Untersuchungen kategorisch festgestellt werden könne, dass:

(i) **U-530** nicht an der Versenkung des brasilianischen Kreuzers **BAHIA** am Äquator am 4. Juli 1945 beteiligt war
(ii) dass keine Zivilisten oder Militärangehörigen an Bord waren, die nicht in der Auflistung des Bootes aufgeführt waren;
(iii) dass die vierundfünfzig Besatzungsmitglieder, die jetzt gefangen gehalten werden, die Besatzung des U-Boots waren und
(iv) dass vor der Übergabe an die Behörden des Stützpunktes keine Person an der argentinischen Küste von Bord des U-Bootes gegangen war.

Die Punkte (ii) und (iv) waren falsch.

"Würde der echte Otto Wermuth bitte aufstehen?"

Das Marineverhör von Oberleutnant zur See Otto Wermuth begann am 13. Juli 1945 in Mar del Plata. Beobachter der US Navy waren dabei, aber nur als Zuschauer. Man ging davon aus, dass es produktiver wäre, wenn sie nicht teilnehmen würden, weil Wermuth die Amerikaner und Briten hasste.

Otto Wermuth wurde am 28. Juli 1920 in Aalen/Württemberg geboren und trat als Seekadett mit der Aufnahme X/1939 in die Kriegsmarine ein. Nachdem er sein Offizierspatent erhalten hatte, verbrachte er zwei Monate an Bord des neuen Zerstörers Z-23 und trat im September 1941 in die U-Boot-Flottille ein. Er diente als IIWO und IWO mit dem Schulboot U-37 und absolvierte zwischen Juli 1942 und Februar 1944 vier lange Patrouillen als IIWO und IWO mit **U-103**. Auf Empfehlung von Admiral von Friedeburg erhielt Wermuth ab Juli 1944 für zwei Monate das Kommando über U-853, absolvierte aber keine Freindfahren, und im September 1944 wechselte er als IWO zu **U-530**. Mit **U-530** unternahm er keine Fahrten, bis ihm im Januar 1945 das Kommando übertragen wurde.

Aus dem kommentierten Foto der argentinischen Bundespolizei, das am 13. Juli 1945 in Mar del Plata aufgenommen wurde, geht hervor, dass Wermuth dunkles Haar hatte und 1,80 m groß war. Man kann ihn also nicht als *"groß und blond"* bezeichnen. Auf seiner Uniform sind das Eiserne Kreuz Erster Klasse und das U-Boot-Abzeichen zu sehen. Er erzählte den Vernehmungsbeamten, dass er mit dem U-Bootskriegsabzeichen, der U-Boot-Frontspange, das U-Boot-Männern nach einer Fahrt verliehen wird, und dem Eisernen Kreuz Zweiter und Erster Klasse ausgezeichnet worden war. Letztere wurden nach zwei bzw. vier Jahren U-Boot-Dienst verliehen und standen nicht unbedingt für individuelle Heldentaten.

BASIC PERSONNEL RECORD
(Alien Enemy or Prisoner of War)

7G - 177 - NA (Internment serial number)
WERMUTH, Otto Heinrich (Name of internee)
Male (Sex)
F. P. C.*
Reference*
Height 6 ft. in.
Weight 63 kilograms
Eyes brown
Skin fair
Hair brown
Age 25
Distinguishing marks or characteristics: birth mark (mole) on left hip
7G-177-NA
7G-177-NA
Inventory of Personal Effects Taken From Internee
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
The above is correct:
(Signature of internee)
1 Aug. 1945, DIO-7ND, Miami, Florida
(Date and place where processed (Army enclosure, naval station, or other place))

Right Hand
1. Thumb | 2. Index finger | 3. Middle finger | 4. Ring finger | 5. Little finger

Left Hand
6. Thumb | 7. Index finger | 8. Middle finger | 9. Ring finger | 10. Little finger

W. D., P. M. G. Form No. 2 December 9, 1941 16—18585-1
Note amputations in proper space
* Do not fill in.

Ein einzigartiges Dokument - ein Kriegsgefangenenausweis mit Fingerabdrücken von Otto Wermuth

Aus den Fotos geht hervor, dass der Otto Wermuth, den der argentinische Marinehafenmeister Capitán Mallea in den ersten Zeitungsberichten als *"Kommandant von **U-530**"* vorstellte, eine nordische Gesichtsstruktur hatte, groß und blond war. Neben dem Frontabzeichen und dem Eisernen Kreuz trug dieser Mann auch die U-Boots-Frontspange, die Otto Wermuth-1 fehlte. Während des Mittagessens am 11. Juli erzählte der "große Blonde" Wermuth den Reportern von La Razón und Noticias Gráficas, dass er sein Eisernes Kreuz als *"Offizier der Überwasserflotte"* erhalten habe. Der echte Otto Wermuth hatte nur zwei Monate bei der Überwasserflotte verbracht und an Bord des neuen Zerstörers **Z-23** in der Ostsee gedient.



Die "Frontspange" war das Nahkampfabzeichen, das an Männer verliehen wurde, die schwere Gefechte erlebt hatten. Sie wurde zunächst in Bronze verliehen und wenn eine höhere Auszeichnung erforderlich war, wurde sie in Silber verliehen. Es gab nie eine U-Boot-Frontspange in Gold, da der Krieg endete, bevor diese Auszeichnung genehmigt werden konnte.

Zu Beginn des Verhörs macht der US-Bericht deutlich, dass die Argentinier nicht davon überzeugt waren, dass der vor ihnen sitzende Otto Wermuth jemals das Kommando über das Boot hatte, und fragten ihn, ob er irgendwelche Beweise dafür habe. Das war eine dumme Frage, denn hatte er das Boot nicht in den U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata gebracht und die Kapitulationsurkunde unterzeichnet? Es war jedoch keine dumme Frage, wenn ein Hochstapler das Boot in den wenigen Tagen kommandiert hatte, in denen er sich mit dem deutschen Marinegeheimdienst an Land befand, und das war offensichtlich der Fall, wie die Argentinier sehr wohl wussten. Das Verhör war also eine reine Farce, und tatsächlich erfahren wir im zweiten Teil des Artikels von Oberst Bustos (10) mehr über die Umstände der letzten Etappe der **U-530**-Fahrt:



36 INCOGNITAS SUSCITA EN LOS ENTENDIDOS LA ODISEA DEL "SUBMARINO FANTASMA"

Algunos de los Marinos Salieron de las Escuelas Primarias: La Más Probable, es que el U-530 Figurara Como "Perdido" En la Documentación que Entregó Doenitz Cuando se Rindió

CASI TODOS SUS TRIPULANTES LO ERAN DESDE QUE FUE BOTADO EN 1942: ¡PASARON 3 AÑOS A BORDO!

El Día en que se Informaron por Radio de la Capitulación De Alemania, es Posible que Decidieran Entregarse: ¿Cuál Es el Motivo de que no lo Hicieran, y por qué lo Callan?

Eine der argentinischen Zeitungen vom 14. Juli 1945

*"Am 10. Juli 1945 war die Stadt Mar del Plata in Aufruhr wegen der Kapitulation des deutschen U-Boots **U-530**, eine Tatsache, die am selben Tag weltweit Schlagzeilen machte. Ich war Flakhelfer bei einer örtlichen Küstenbatterie und ging zum U-Boot-Stützpunkt, um das Boot zu sehen und mit den Marinebehörden zu sprechen. Sie waren immer noch verwirrt von der Tatsache, dass die Bordkanone und zwei großkalibrige Waffen über Bord geworfen wurden.*

Als ich am 12. Juli an Bord des U-Boots gehen durfte, bemerkte ich erstens den widerlichen, ekelerregenden Gestank im Inneren, obwohl das Boot drei Tage lang gelüftet worden war, und

zweitens das Vorhandensein von Dosen, die mit denen identisch waren, die wir Ende Juni in der Höhle am Strand von Mar Chiquita gefunden hatten.


Fotos aus einer argentinischen Zeitung

Die Besatzung war erstaunlich jung (18 bis 20 Jahre alt) und machte einen erschöpften und ausgehungerten Eindruck. Sie trugen ihre Haare und Bärte lang und ungepflegt. Auf dem U-Boot-Stützpunkt erhielten sie Orangen und andere Zitrusfrüchte als Antiskorbutikum, sobald sie an Land kamen. Das Innere des U-Boots war sehr eng und wir mussten gebückt gehen, was sehr unbequem war. Selbst die Kommandantenkabine war winzig und karg. Wir sahen keine Nazi-Symbole auf dem Boot. Die meisten der Besatzung schliefen in Hängematten.

Ich redete mit dem Kommandanten, Oberleutnant Wermuth, der gut Englisch und Französisch sprach. Er war auf dem Küstenwachschiff General Belgrano untergebracht, während die Besatzung in Zelten auf einem Fußballplatz lebte, wo sie auf ärztliche Anweisung mit gekochten Kartoffeln und Zitronen gefüttert wurden. Ich erinnere mich, dass der deutsche Kommandant sehr jugendlich und freundlich war. Die Tortur, die er durchgemacht hatte, hatte nichts von seinem jungenhaften Aussehen verloren. Er hatte begonnen, sich einen blonden Bart wachsen zu lassen, der sein Kinn bedeckte, und trug einen feinen, länglichen blonden Schnurrbart. Er war sehr dankbar für die gute Behandlung, die wir ihm und seiner Mannschaft zuteil werden ließen. Er wirkte nicht besonders fanatisch oder nazistisch. Er sagte nur immer wieder, wie sehr er seine Familie vermisst."

Wenn Oberst Bustos nicht gewesen wäre, hätten wir nichts von dem Skorbut an Bord von **U-530** gewusst. Skorbut ist die Krankheit der Seeleute. Auf jeden Toten kommen drei Invaliden, was die tatsächliche Situation an Bord viel schlimmer macht, als es die Statistik vermuten lässt. Bei einer Ernährung ohne das in frischem Gemüse und Obst enthaltene Vitamin C bemerkt ein Seemann innerhalb von fünf bis sechs Wochen den schleichenden Beginn von Skorbut: Pickel auf dem Zahnfleisch, lockere Zähne, die ausfallen, dunkle Flecken auf der Haut, alte Wunden, die wieder auftauchen, und Müdigkeit, die sich zu tiefgreifender Lethargie entwickelt. Unbehandelt ist Skorbut immer tödlich. Er war die schreckliche Geißel der Seefahrt und war im 20. Jahrhundert an Bord eines deutschen U-Boots nicht weniger tödlich.

Es ist anzunehmen, dass das durchdringende Gas aus dem Reagenz sich mit dem Proviant vermischt haben muss, um zumindest den Vitamin-C-Gehalt zu zerstören und das Essen generell zu kontaminieren. Nimmt man den 28. April 1945 - den Tag, an dem das Funksystem auf unerklärliche Weise ausfiel - als ersten Tag an, an dem das einsickernde Wasser das Vitamin C im Proviant beeinträchtigte, traten die Anzeichen von Skorbut wahrscheinlich Mitte Juni auf, als **U-530** in der Nähe des Äquators war. Neben der richtigen Ernährung im U-Boot-Vorrat ist die vorbeugende Maßnahme gegen Skorbut eine Dosis Zitronensaft in einer 10%igen Alkohollösung.



Selbst wenn **U-530** diesen Saft an Bord gehabt hätte, wäre er nicht in ausreichender Menge

vorhanden gewesen, um vierundfünfzig Männer acht Wochen lang jeden Tag mit einem Esslöffel zu versorgen.

Was für ein Horror muss diese Reise vom Äquator nach Argentinien gewesen sein. Praktisch ständiges Untertauchen in einer unerträglich feuchten Umgebung, Schimmelbildung und tropfende Decks, immer derselbe ekelhafte Gestank, nichts zu essen und nichts zu trinken außer Wasser aus der Entsalzungsanlage, die Männer ausgezehrt und geschwächt und kein sicherer Hafen, um die Kranken abzuladen.



Das ramponierte Unterseeboot war stark angerostet, wirkte ohne Deckgeschütze und mit eingedrücktem Turm wie ein Geisterschiff, als es in Mar del Plata einlief. Alle Waffen und die Munition hatte Wermuths Crew versenkt.
Auf diesem Foto sieht man amerikanische Navy-Matrosen nach der Übergabe von U 530. Das deutsche Langstrecken-U-Boot wurde in die USA geschleppt und dort später bei Torpedotests versenkt.

Als **U-530** am 9. Juli 1945 Miramar erreichte, um Anweisungen zu erhalten und Wermuth seinen Bericht abzugeben, befand sich eine Reihe von Besatzungsmitgliedern möglicherweise in einem so gefährlichen Gesundheitszustand, dass sie sofort an Land verlegt werden mussten. Die Auswechslungen erfolgten aus Krankheitsgründen und um unangenehme Fragen der zukünftigen Kapitäne zu vermeiden, warum die Besatzung Skorbut hatte, obwohl die Proviantkammern voll waren.

Übergabe von U-530 und seiner Besatzung an die Vereinigten Staaten

Als die Argentinier am 12. Juli 1945 ihre Nationalflagge am Fahnenmast von **U-530** hissten, wurde dies als Zeichen dafür gewertet, dass sie sich das Schiff aneignen wollten. Als die Vereinigten Staaten und Großbritannien am selben Tag die Übergabe von Boot und Besatzung forderten, beauftragte der argentinische Präsident einen Marineausschuss mit der Prüfung der Angelegenheit. Am nächsten Tag wurde beschlossen, dass *"**U-530** entweder absichtlich oder unabsichtlich gegen die Vereinbarung in der am 7. Mai 1945 in Reims unterzeichneten Urkunde über die bedingungslose Kapitulation verstoßen hat"*, die alle U-Boote dazu verpflichtete, sich *"nach dem Auftauchen und Hissen der schwarzen Flagge"* den Alliierten *"bedingungslos zu ergeben"*. Der argentinische Ausschuss empfahl daher, **U-530** *"zusammen mit der 54köpfigen Besatzung und dem von den argentinischen Seestreitkräften zusammengetragenen Archiv*



U-Boote U530 und U977 bei Ilha Fiscal, Rio de Janeiro, auf dem Weg in die USA

den Vereinigten Staaten und Großbritannien zur Verfügung zu stellen."

Ende Juli 1945 wurde die Besatzung von **U-530** gemäß dem Präsidialerlass 16.162 nach Washington DC ausgeflogen und von dort in ein Kriegsgefangenenlager in Fort Hunt, Virginia, gebracht, wo Wermuth und IWO Karl-Felix Schlüter lange Zeit gegrillt wurden. Das Fehlen des Logbuchs, der Karten und des Kriegstagebuchs schürte viele Verdächtigungen über die Aktivitäten von **U-530**, und die westlichen Alliierten hatten das unangenehme Gefühl, dass ihr widerwilliger und deutschfreundlicher, wenn nicht gar nazifreundlicher Verbündeter Argentinien nicht ganz offen und ehrlich darüber sprach, was sie über die Fahrt von **U-530** wussten.



Ein nostalgischer Blick ins Fotoalbum von Familie Wermuth aus dem Hüttfeld: Otto Wermuth kam am 28. Juli 1920 in Aalen zur Welt. Ihn zog es auch nach dem Krieg immer wieder ans Wasser. Die Bilder links und rechts außen zeigen den Aalener Kaufmann mit seinem Sohn Stefan, der 1952 geboren wurde, gegen Ende der 50er-Jahre. Als 19-Jähriger ging Schubart-Abiturient Otto bereits 1939 zur Kriegsmarine, wo er als Fähnrich auf einem Zerstörer diente (zweites Foto von links unten aus dem Jahr 1940). Vier Jahre nach der Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft heiratete er 1950 seine Frau Hanna, eine geborene Stückle (zweites Foto von rechts unten). Auf dem großen Foto aus den frühen 50er-Jahren sind neben dem Ex-Kommandanten (links) auch seine Schwester Elfriede, Vater Otto Wermuth senior und Bruder Helmut zu sehen.

Fußnoten:
(1) Titel 552(a)(6)(b)(1)(A) USCA Title 5, 1-552, S.109.

(2) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires, 2002.

(3) Der Bericht der US Navy enthält einen Kommentar zu den immer noch als geheim eingestuften Verhören von vier U-530-Offizieren (Schüller, Löffler, Lenz und Schlüter) und vier Stabsoffizieren (Zicker, Petrasch, Krause und Schlitsch), die während der Verhöre auf verschiedenen Schiffen in Mar del Plata in Isolationshaft gehalten wurden, während man die anderen fünfundvierzig Besatzungsmitglieder auf der Gefängnisinsel Martín Garcia internierte.

(4) Brief eines Besatzungsmitglieds von U-530, das als Kriegsgefangener in Belgien festgehalten wurde, 1947, zitiert in: Kraft: Submarinos alemanes en la Argentina, Buenos Aires 1998.

(5) Newton, Professor Ronald: Actividades clandestinas de la armada alemana en aguas argentinas, CEANA 1998.

(6) Salinas, ebd., S. 423

(7) Salinas, ebd., S. 301

(8) Wolfgang Hirschfeld - Feindfahrten. Das Logbuch eines U-Bootfunkers (1986)

(9) Salinas und De Napoli, ebd., S. 401: Kraft, Helmut, Submarinos alemanes en la Argentina, Buenos Aires, 1998.

(10) Bustos, Colonel Rómulo: Yo fuí testigo, La Nación, Buenos Aires 23. März 2008.
https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/yo-fui-testigo-nid996816/

KAPITEL SIEBEN

Mysteriöser Untergang des brasilianischen Kreuzers Bahía

Juan Salinas und Carlos De Nápoli, die Autoren von Ultramar Sur (1), haben diese Tragödie recherchiert. Als Forscher sind sie erstklassig, aber als Autoren neigen sie dazu, ihre Voreingenommenheit für die Sache der Alliierten und ihren Hass auf die Nazis ihre Objektivität trüben zu lassen, und sie ziehen aus den von ihnen aufgedeckten Fakten Schlussfolgerungen, die nicht gerechtfertigt sind. Sie wissen einfach, wer die ***BAHIA*** versenkt hat, und sind sich ihres Urteils so sicher, dass sie ihr Buch den Opfern der Katastrophe in Worten widmen, die keinen Raum für Zweifel lassen:

*"Gewidmet den 336 Matrosen der **BAHIA** - darunter die vier letzten Opfer der Nazis - deren Morde immer noch unverständlicherweise geleugnet werden."*



Ein Profil der Bahia irgendwann nach ihrer Modernisierung in den 1920er Jahren; die Hinzufügung eines Schornsteins war eine auffällige Veränderung im Erscheinungsbild des Schiffes.

Ihrer Ansicht nach war Schäffer in **U-977**, auf dem Weg nach Argentinien, der Schuldige.

Die offizielle Version, wie die Bahía versenkt wurde



Kapitän zur See, Garcia D'Avila Pires de Carvalho e Albuquerque

Die ***BAHIA*** war ein ausgedienter 3150-Tonnen-Kreuzer, der 1906 in Großbritannien gebaut wurde und nun von Recife aus operierte. Sie stand in beiden Weltkriegen im Einsatz und war der U-Boot-Armee gut bekannt. Ihr Kommandant war Capitán Pires Carvalho e Albuquerque, der Sohn eines brasilianischen Generalstaatsanwalts. Er hatte im Ersten Weltkrieg in Frankreich gekämpft und war nach einer Zeit im brasilianischen Marinestab bis 1942 Kommandant eines U-Boots. Nach einem Einsatz als Verbindungsoffizier bei der US-Marinemission in Rio wurde ihm im Januar 1945 im Alter von achtundvierzig Jahren das Kommando über den Kreuzer ***BAHIA*** übertragen.

Im Juli 1945 gab es eine Luftbrücke zwischen Natal in Brasilien und Dakar im Senegal. Ihr Hauptzweck war es, eine Funkverbindung für Flugzeuge zu schaffen, die zwischen Brasilien und Westafrika flogen. Entlang des Weges waren vier Kriegsschiffe aufgereiht, drei von der Royal Navy und eines von den Brasilianern gestellt. Der brasilianische Kreuzer befand sich im fraglichen Zeitraum auf *"Station 13"*, die auf 30°W am Äquator und 600 Meilen von Natal entfernt lag.

Am Mittwoch, den 4. Juli 1945, trainierte der Kreuzer um 0900 Uhr seine Oerlikon-Besatzung. Sie hatte sieben 20-mm-Geschütze dieses Typs auf dem Achterdeck aufgestellt. Der Kreuzer hatte gestoppt, um ein Zielfloß herabzulassen, und war um 0910 Uhr gerade wieder mit langsamer Fahrt unterwegs, als eine gewaltige Explosion das Heck zerstörte, eine riesige Wassersäule aufsteigen ließ, den Hauptmast umstürzte, die Hälfte der Besatzung tötete oder verstümmelte und ein Chaos anrichtete.

Die ***BAHIA*** begann so schnell zu sinken, dass nur siebzehn ihrer Rettungsboote in Sicherheit gebracht werden konnten. Obwohl die Rettungsboote mit einem Erste-Hilfe-Kasten, einigen Medikamenten und Trockenrationen ausgestattet waren, hatten sie weder Funk noch Leuchtraketen, und die Insassen ließen sie sehr schnell auseinanderdriften.

Als der Kreuzer **RIO GRANDE do SUL** am Morgen des 7. Juli an Station 13 eintraf, um die **BAHIA** abzulösen, war sie nicht auffindbar. Zunächst wurde vermutet, dass sie ihre Position verlassen haben könnte, um nach einem seit dem 5. Juli vermissten Flugzeug der US Navy zu suchen. Am 8. Juli um 7.30 Uhr hörte ein Koch an Bord des britischen Frachters **BALFE** Schreie und schlug Alarm, als er in 200 m Entfernung ein Boot mit einem Mann sah, der mit einem weißen Hemd winkte. Im Laufe des Vormittags konnte die **BALFE** sieben Boot mit dreiunddreißig Überlebenden bergen, von denen fünf kurz nach der Rettung starben. Der letzte Überlebende wurde am 13. Juli gefunden, womit sich die Zahl der Überlebenden auf sechsunddreißig von 372 Besatzungsmitgliedern erhöhte. Unter den Toten waren auch vier amerikanische Funker:
William Joseph Eustace, Andrew Jackson Pendleton, Emmet Peter Salles und Frank Benjamin Sparks.



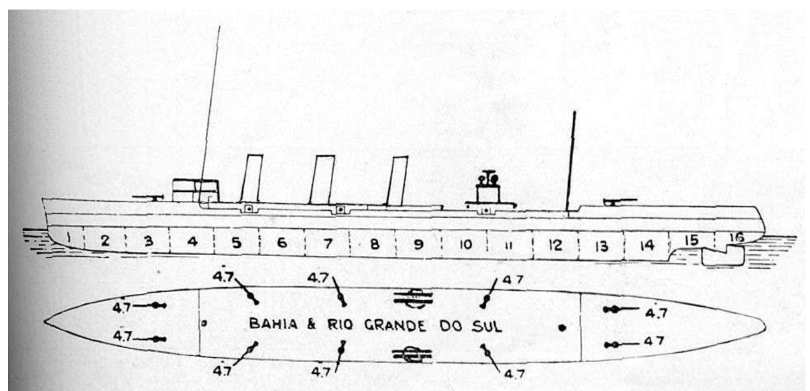
Lage der Sankt-Peter-und-Pauls-Felsen

In der offiziellen brasilianischen Geschichtsschreibung heißt es in den ersten Berichten, dass die **BAHIA** innerhalb von zehn Minuten nach der Explosion unterging, und die meisten Überlebenden glaubten, dass die Explosion auf einen Torpedotreffer zurückzuführen war. Am 9. Juli gab das brasilianische Marineministerium eine Meldung heraus, in der es hieß:
"Das Marinekommando Nordost meldet, dass der Kreuzer Bahía, der in der Nähe der St.-Peter-und-Paul-Felsen im Einsatz ist, infolge einer Explosion gesunken ist, deren Ursache noch unklar ist", und gab am 18. Juli eine Aktualisierung heraus, in der es hieß, dass der Kreuzer *"auf eine Treibmine aufgelaufen sein muss"*.

Der brasilianische Untersuchungsausschuss gibt sein Urteil ab

Ende Oktober 1945 hatte das brasilianische Marineministerium seine Beratungen über den Verlust der **BAHIA** abgeschlossen und seine Ergebnisse veröffentlicht. Offenbar wurde während einer routinemäßigen Schießübung ein Wasserbombenstapel auf dem Vorschiff von einem zufälligen Maschinengewehrfeuer getroffen und explodierte. Keiner der Kanoniere überlebte. Bemerkenswert ist, dass der Untersuchungsausschuss die Aussagen aller Augenzeugen ignorierte und sich nur auf die Aussage des einzigen überlebenden Offiziers, Leutnant (Ing.) Torres Dias, stützte, der zum fraglichen Zeitpunkt im Maschinenraum gewesen war und nichts gesehen hatte.

In seiner Aussage heißt es:
"Kurz vor 0900 Uhr erhielt ich den Befehl, das Schiff kurz anzuhalten, damit ein Schwimmer für die Zielübungen der 20-mm-Oerlikon-Besatzung ins Wasser gelassen werden konnte. Um 9.10 Uhr erhielt ich den Befehl, das Schiff langsam vorausfahren zu lassen, so dass wir etwa zwei Kilometer zwischen dem Schiff und dem Schwimmer liegen würden. In diesem Moment hörte ich, wie die Oerlikon Nr.



Die Positionen der Oerlikon-Geschütze ist hier sehr gut zu sehen

7, die weit achtern lag, zu feuern begann. Ich hatte fünf Schuss gezählt, als eine schreckliche Explosion das Schiff erschütterte.



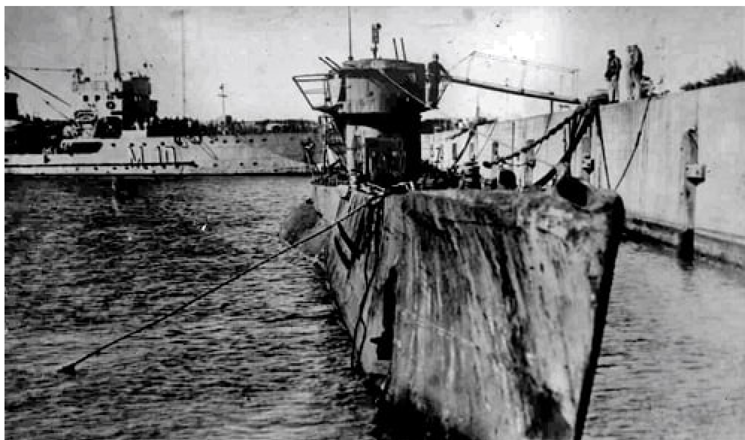
Diese Bilder zeigen den dramatischen Moment, als die Überlebenden von der brasilianischen Marine gerettet wurden.

Die Turbinen blieben stehen, und der Maschinenraum wurde sehr schnell überflutet. Das gesamte Oberdeck war in einen dichten, beißenden, schokoladenfarbenen Rauch gehüllt. Die sichtbare Zerstörung erstreckte sich bis zum Vorschiff. Niedergänge, Boote, Masten und alle Aufbauten waren schwer beschädigt. Ich sah viele Männer mit tödlichen Verletzungen durch Splitter und eine große Anzahl von Toten auf der Brücke. Diese Männer hatten keine offensichtlichen Verletzungen, aber sie bluteten aus Nase und Mund, und ihre Kleidung war zerrissen."

Im offiziellen Bericht heißt es, dass die Oerlikons bei Nichtgebrauch mit dem Lauf nach oben gerichtet waren. Die Wasserbomben waren korrekt in dieser Position auf dem Vorschiff verstaut. Es wurde vermutet, dass ein versehentlicher Schuss aus einer der Oerlikons eine Wasserbombe traf und diese zur Explosion brachte. Die Oerlikons waren mit Sperrvorrichtungen ausgestattet, um zu verhindern, dass die Geschosse in der Hitze des Gefechts in die stehenden Aufbauten geschossen wurden, und diese Sicherung ließ sich ohne Hilfe der Werft kaum lösen, aber angeblich war sie bei den Oerlikons des Kreuzers entfernt worden. Obwohl die meisten Überlebenden die Explosion einem Torpedoangriff zuschrieben, weil sie glaubten, Minuten vor der Explosion des Schiffes ein U-Boot gesehen zu haben, war Torres Dias von seiner Position im Maschinenraum aus, von der aus er nichts sehen konnte, fest davon überzeugt, dass die Explosion durch "*das versehentliche Abfeuern einer Waffe, die nicht entsichert war*", ausgelöst wurde, und seine Meinung zählte.

Die abweichenden Ansichten

In der Zeitschrift O Navigador, Ausgabe Nr. 15, O mistério do cruzador Bahía [Das Geheimnis des Kreuzers Bahía], erinnerten sich die Admirale Martins und Saldanha da Gama daran, dass das Diensthandbuch unmissverständlich besagt, dass die kleinen Trotyl-Ladungen in den 20-mm-Geschossen keine Wasserbomben zünden können. Wenn das möglich wäre, würden Kriegsschiffe mit Wasserbomben an Deck ständig Gefahr laufen, in die Luft zu gehen, wenn sie unter Beschuss von feindlichen Flugzeugen gerieten.



U-977 liegt in Mar del Plata, Argentinien; rostig und vom Wetter gezeichnet nach 108 Tagen auf See 2010 interviewten wir einen der verbliebenen Überlebenden von *U-977* und fragten ihn, ob das U-Boot Torpedos auf den Kreuzer *BAHIA* abgefeuert habe. Er sagte, dass *U-977* während der Fahrt nach Argentinien definitiv auf kein Schiff geschossen hat. Der Leser muss dieser Aussage so viel oder so wenig Glaubwürdigkeit schenken, wie er es für richtig hält.

Um alle Zweifel zu zerstreuen, führte die brasilianische Marine Tests durch, bei denen eine 20-mm-Oerlikon aus drei Metern Entfernung auf eine Wasserbombe geschossen wurde, und "*zur Überraschung der Experten*" und "*im Widerspruch zu den Sicherheitshandbüchern*" explodierte die Wasserbombe. Da eine einzige Wasserbombe nicht die von Leutnant Torres Dias berichteten schrecklichen Schäden an dem Kreuzer verursacht haben konnte, musste die

erste Wasserbombe die anderen neunundzwanzig im Stapel zur Explosion gebracht haben. Aber selbst dann waren die Admiräle nicht davon überzeugt, dass die Katastrophe so zustande gekommen sein konnte, wenn man bedenkt, dass die Ladung nicht gerichtet war und neunzig Prozent ihrer Kraft nach oben abgeleitet wurde.



Genauso schwierig war es für sie, sich vorzustellen, wie die Oerlikon abgefeuert wurde. Die Geschützbesatzungen wurden für die zehn Minuten, die es brauchte, um das Zielfloß ins Wasser zu lassen, abgestellt. Um die Oerlikon zu entsichern, musste die Feder mit großer Kraft manuell heruntergedrückt werden, um den ersten Schuss abzufeuern. Die Waffe hätte also nach der vorherigen Übung gespannt bleiben müssen, was ein Vergehen vor dem Kriegsgericht war. Als Nächstes mussten wir eine Reihe von Zufällen akzeptieren:

- Das Geschütz war unbeaufsichtigt, geladen und gespannt und auf die Wasserbomben auf dem Vordeck gerichtet gewesen;
- die Sicherung des Geschützes war entfernt worden;
- die von einer Detroiter Firma gelieferten Wasserbomben waren defekt und gefährlich;
- und dann kam ein unbefugter Matrose - die Admiräle nannten es die *"Theorie des betrunkenen Matrosen"* - einfach vorbei, nahm das Geschütz in die Hand und drückte ab.
- Und die Kanoniere, die wussten, ob das stimmt oder nicht, waren alle tot.

Torres Dias schloss:
"Der hohe Tribut an Menschenleben war eine Folge verschiedener Ursachen, aber vor allem die Nichtbeachtung der notwendigen Sicherheitsvorkehrungen, und das war der Ursprung der Tragödie."

Somit war der Kommandant des Schiffes, Albuquerque, durch grobe Fahrlässigkeit für den Verlust seines Schiffes verantwortlich. Das offizielle Urteil wurde von der brasilianischen Marine nie uneingeschränkt akzeptiert. Admiral Saldanha da Gama äußerte den Verdacht, dass die Vereinigten Staaten die Fäden bei der Untersuchung zogen. Angeblich hat niemand den tödlichen Schuss der Oerlikon gesehen, denn es wurden keine Zeugen benannt, die sich an Deck befanden. Wenn wir erfahren, was sie zu sagen gehabt hätten, ergibt sich ein ganz anderes Bild von den Umständen der Tragödie.



Oben ist der Kreuzer Bahia zu sehen, wie er bei einem mutmaßlichen Sonarkontakt mit einem U-Boot Wasserbomben abwirft.

Die Beweise, die der Untersuchungsausschuss nicht wollte

Die überlebenden Besatzungsmitglieder, die sich auf der Steuerbordseite des Schiffes aufhielten, waren sich einig, dass der Kommandant, als der Kreuzer um 0910 Uhr in Fahrt kam, ein seltsames Fischereifahrzeug sah, das er für ein getarntes U-Boot hielt. Es näherte sich auf Steuerbordseite auf einem parallelen Kurs in mehreren Meilen Entfernung. Albuquerque befahl ein Feuergefecht vor dem U-Boot, um es zum Stehen zu bringen. Eine Oerlikon auf dem Heck feuerte fünf Schuss ab und traf den Turm des U-Boots, wie die Überlebenden deutlich sahen.

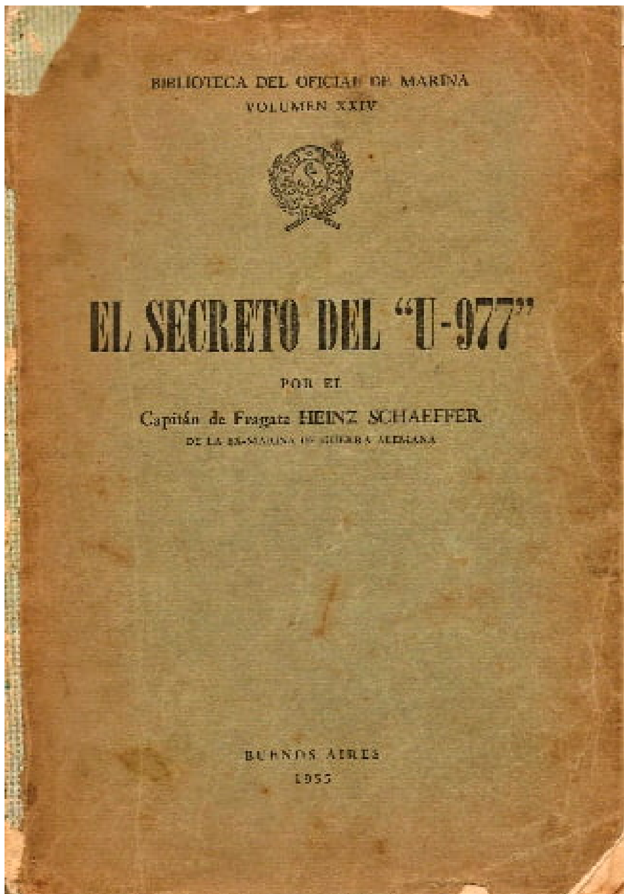
Der Europäische Krieg war vorbei. Der Kreuzer **BAHIA** hatte ein nicht identifiziertes Schiff ohne Vorwarnung angegriffen und einen Treffer erzielt. Dies war ein Akt der Piraterie auf hoher See, und die **BAHIA** hatte eindeutig Unrecht begangen. Das U-Boot könnte ein deutsches Schiff sein, das sich auf dem Weg in einen argentinischen Hafen befand, um sich freiwillig oder unfreiwillig zu ergeben und damit gegen das Abkommen von Reims vom 7. Mai 1945 zu verstoßen, aber diese Tatsache war dem Kommandanten der **BAHIA** nicht bekannt, bis er sich erkundigte, und er konnte nicht auf das U-Boot schießen, bevor er nicht eine Reihe von Verfahren durchgeführt hatte. Wenn es einen betrunkenen Matrosen am Oerlikon-Geschütz gab, wie der brasilianische Untersuchungsausschuss gerne einräumte, hätten die anderen vier Geschosse überall hingehen können, auch in die Wasserbomben des Kreuzers. Das U-Boot hatte das Recht, sich zu verteidigen und antwortete laut Zeugenaussagen mit einem oder mehreren Schüssen aus einer Flakwaffe auf der Plattform hinter dem Turm. Die **BAHIA** explodierte daraufhin achtern.



*Die Tragödie der "**BAHIA**" auf den Seiten der brasilianischen Zeitungen: links die wenigen Überlebenden, rechts dieselben, die die Särge ihrer weniger glücklichen Kameraden tragen.*

War das U-977?

Wie wir in Kapitel 10 sehen werden, war Schäffer mit **U-977** laut seinen Karten und seinem schriftlichen Geständnis etwa fünfzig Meilen von der **BAHIA** entfernt, als sie versenkt wurde. Der ganze Unsinn über die weltrekordverdächtige 66-tägige Reise, die er immer unter Wasser unternahm, war eine Fiktion, die den Anschein erwecken sollte, dass er am 4. Juli 1945 tausend Meilen weiter nördlich war als seine wahre Position. In der ungekürzten Fassung seines Buches El Secreto del **U-977** [Das Geheimnis von U-977] (Hismar, Buenos Aires, 2006) beschreibt Schäffer auf den Seiten 220-221 [Landserheft Seite 60], wie **U-977** getarnt wurde, um aus der Ferne wie ein kleiner Dampfer auszusehen:



Originalausgabe von 1955, aus der Marineoffiziersbibliothek (Argentinien)

"Wir werden uns verkleiden! Gesagt, getan. Schon werden Leinwand und Segeltuch in Streifen geschnitten und so aufgehängt, daß unsere Silhouette der eines normalen Frachtschiffes gleichkommt. Alle haben Einfälle. Sogar der Schornstein fehlt nicht. Aus Blech wird ein Rohr gefertigt und auf eine Büchse mit öligen Lappen gesetzt. Ein angeschlossener Preßluftschlauch ermöglicht bessere Verbrennung. Von nun an weichen wir keinem Schiff mehr aus. Wir sind wirklich ganz naturgetreu. Dicke Rauchschwaden und sprühende Funken steigen, wenn nötig, gen Himmel!"

[Dieser Teil fehlt in der deutschen Version]
"Morgen sollten wir den Äquator an der Oberfläche überqueren. Wir würden die Überquerung der Linie feiern. Ich würde Neptun sein ... Die Feierlichkeiten hatten ihren Höhepunkt erreicht, als wir Flugzeuggeräusche hörten. Ich schaltete das Anti-Radar ein. Waren wir entdeckt worden? Die Ausgucke waren während der Zeremonie nicht sehr wachsam gewesen, aber es war nichts in Sicht, wir hörten nur immer wieder die Flugzeuggeräusche. Sollten wir tauchen? Die Flakgeschütze waren geladen. Thetis, die Tochter des Neptun, war am 3,7cm. Ich warnte die Männer, dass wir vielleicht tauchen müssten. Da standen wir nun, alle in unseren malerischen Kostümen, aber bereit, uns zu verteidigen, falls wir angegriffen würden..."

Theorie Eins

Wenn dieses geheimnisvolle U-Boot Schäffers **U-977** war, warum war er dann dort? Es war aufgetaucht und hatte Ausgucke postiert, und seine Hydrophone hätten ihn vor den Oerlikon-Übungen an Bord des langsam fahrenden Kreuzers warnen müssen, lange bevor er auf das Schiff stieß. Die Deutschen wussten alles über die Schiffe, die entlang der Natal-Dakar-Linie stationiert waren. Er wusste, dass sie dort war, und wenn er ihr hätte ausweichen wollen, hätte Schäffer das leicht tun können. Er war sehr optimistisch, wenn er glaubte, dass seine Tarnung als *"kleiner Dampfer"* einen brasilianischen Kreuzer hätte täuschen können. In Theorie 1 fuhr **U-977** ein paar Meilen vor dem Kreuzer parallel zu ihm. Der Kreuzer feuerte und traf den *"Schornstein"* oder den Kommandoturm selbst. Schäffers 3,7-cm-Flakgeschütz antwortete und traf entweder zufällig die defekten Detroit-Wasserbomben auf dem Vorschiff oder die Oerlikon des Kreuzers, was zu einer Explosion führte und das Problem für ihn löste.

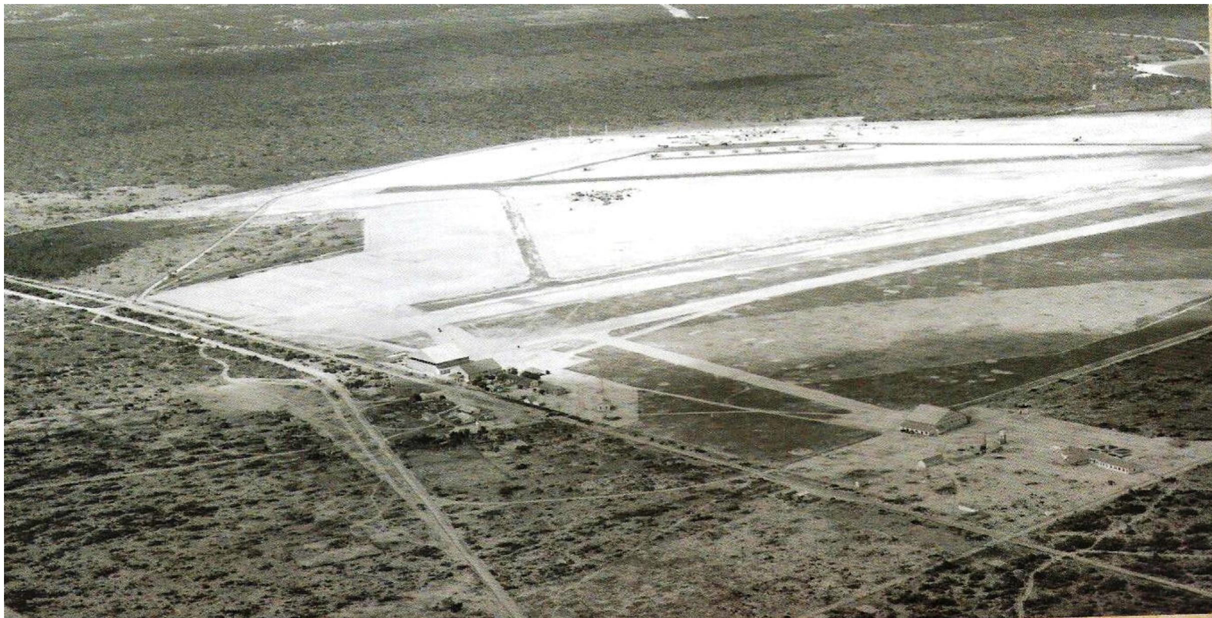
Theorie zwei

Schäffer war auf dem Weg nach Argentinien, um sich zu ergeben - in vierundvierzig Tagen. Es besteht kein Zweifel daran, dass er eine beträchtliche Ladung an Bord hatte (Kapitel 10) und dass er sich *"verteidigen wird, falls er angegriffen werden sollte"*, wie er in seinem Buch versprach.

Wenn es Schäffers Boot war, das von der **BAHIA** gesehen und angegriffen wurde, stellt sich die Frage, warum er absichtlich in Sichtweite des Kreuzers vorbeifuhr und was er mit der Erwiderung des Feuers mit einer 37-mm-Flakkanone zu erreichen gedachte - es sei denn, sie hatte eine ungewöhnlich zerstörerische Wirkung und er wollte ihre Wirkung auf einen Kreuzer sehen?

Im Gegensatz zu Wermuth in U-530 kapitulierte Schäffer in Mar del Plata mit seinem gesamten Waffenarsenal - bis auf die Flakmunition. Er erklärte, dass er keine mehr hatte, weil sie "*vor Kriegsende bei Schießübungen verbraucht und einige hat man über Bord geworfen, als sie nass wurden.*" Daher ist nicht bekannt, ob es sich bei seiner Flakmunition um einen besonderen Typ von Munition handelte.

Wenn wir nach einem Motiv suchen, könnte das Datum 4. Juli für die Versenkung von Bedeutung sein. Zwischen dem 11. Dezember 1941 und dem 22. August 1942 verpachtete Brasilien eine Landebahn in Natal an die US-Marinefliegerstaffel, damit diese Aufklärungs- und Angriffsflüge gegen U-Boote auf See durchführen konnte, was eine klare Verletzung der brasilianischen Neutralität durch Brasilien und die Vereinigten Staaten und einen nicht erklärten Kriegszustand Brasiliens gegenüber Deutschland darstellte. 4. Juli - Natal - Brasilien - Vereinigte Staaten: Dies sind nur Spekulationen darüber, dass eine Nachricht gesendet und eine Rechnung beglichen werden sollte. In Ermangelung weiterer Informationen müssen wir das Geheimnis der **BAHIA** an dieser Stelle aufgeben.



Parnamirim-Flugfeld, Natal von oben gesehen um 1943

Anmerkungen:
(1) Salinas und De Nápoli: Ultramar Sur, Norma Ed., Buenos Aires, 2002.
Die offizielle Version der Bahía-Tragödie ist enthalten in: Almirante Saldanha da Gama: A tragedia do Bahía, Historia Naval Brasileira [Die Tragödie der Bahía, Brasilianische Marinegeschichte], Vol 5, Part II, Rio de Janeiro, 1985, S.412.

(2) Salinas, ebd., S. 427.

ACHTES KAPITEL

Die Lieferung der Güter

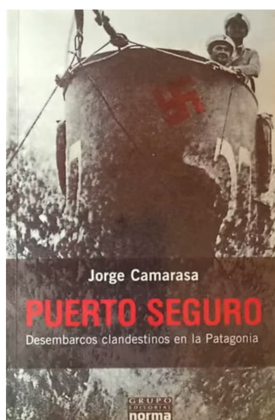

Alberto Teisaire (20. Mai 1891 – 11. September 1963) war ein argentinischer Marineoffizier und Vizepräsident Argentiniens

Dienstag, 22. Mai 1945 Memorandum von Admiral Vernengo Lima, Chef des argentinischen Marinegeneralstabs, an Marineminister Alberto Teisaire:
"Ich mache Eure Exzellenz darauf aufmerksam, dass sich nach Informationen des Außenministeriums deutsche U-Boote in den Gewässern des Südatlantiks aufhalten und beabsichtigen, Japan anzusteuern."

Das Problem, mit dem sich der *"unfähige und inkompetente"* deutsche Nachrichtendienst in Argentinien unmittelbar nach dem Krieg konfrontiert sah, war die Frage, wie man einen möglichst großen Teil der argentinischen Flotte auf eine wilde Verfolgungsjagd locken konnte, damit die aus Europa ankommenden U-Boote sicher an der sandigen Küste der Provinz Buenos Aires an Land gehen und ihre Fracht löschen konnten.

In einem informellen Gespräch mit General Lang, dem Militärattaché der US-Botschaft, wurde er von einer unbekannten deutschen Quelle mit der Idee gefüttert, *"dass die Deutschen planen, flüchtige U-Boote um Kap Hoorn herum zu steuern, um wichtige Passagiere an der Südküste Chiles auszuschiffen."* Der US-Marineattaché Captain Webb berichtete, dass *"die Information in der Folgezeit aufgebauscht wurde"* und dass man zu dem Zeitpunkt, als das argentinische Außenministerium sie erhielt, glaubte, die U-Boote für Chile seien tatsächlich auf dem Weg. (1)

Die argentinische Marine handelte mit Eifer. Vizealmirante Héctor Vernengo Lima, der alliierte Chef des Marinegeneralstabs, war der Meinung, dass er *"dem Oberbefehlshaber des Seegeschwaders den Befehl erteilen sollte, die Durchfahrt deutscher U-Boote vom Atlantik in den Pazifik zu verhindern, indem er bis auf weiteres eine Patrouillenlinie im äußersten Süden einrichtet"*, und er fügte eine verschlüsselte Nachricht in diesem Sinne bei, um die Zustimmung Seiner Exzellenz des Marineministers zu erhalten.

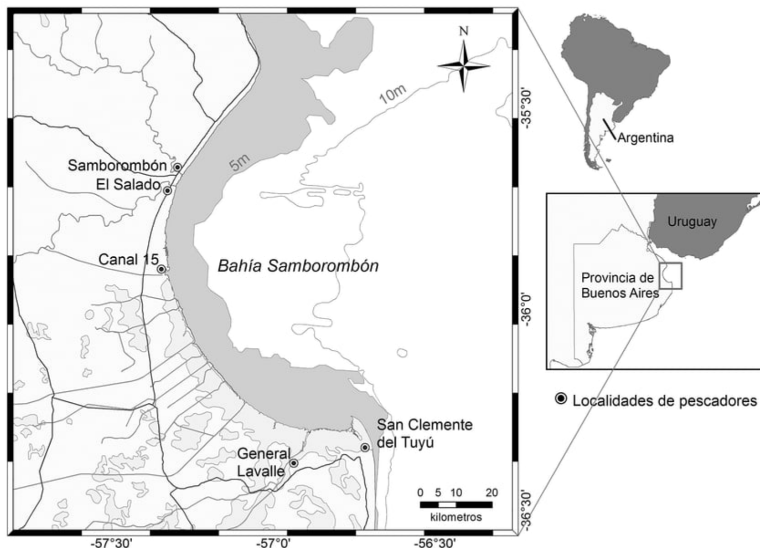


Teisaire stimmte zu, und am nächsten Tag setzte der Oberbefehlshaber des Seegeschwaders den Befehl in die Tat um. Am 25. Mai machten sich acht Torpedoboote und alle verfügbaren Minensucher auf den Weg nach Feuerland (2), und am 29. Mai wurde gemeldet, dass ein Anti-U-Boot-Kordon über die Magellanstraße und von Le Maire und dem Südosten der Isla de los Estados nach Süden bis in die Region des Packeises eingerichtet worden war.

Nach Abschluss der Marinebesprechung in Buenos Aires am 9. Juli 1945 fuhr auch das Zerstörergeschwader mit voller Geschwindigkeit nach Süden, um sich dem Kordon anzuschließen. Bis zum 21. Juli 1945 driftete der größte Teil der argentinischen Überwasserflotte vor Kap Hoorn auf der Suche nach U-Booten und sichtete nichts. Am 13. Juli gab die US-Marine völlig entnervt zu, dass sie *"über den Verbleib von vier bis sechs U-Booten im Unklaren sei, obwohl das US-Marine Department am 18. Juli genug wusste, um über UP eine Mitteilung herauszugeben, dass sie es für unwahrscheinlich hielten, dass sich eines der vier U-Boote, deren Verbleib unbekannt ist, in der Nähe der argentinischen*

Küste aufhalten würde, da es sich zweifellos um einen Irrtum handele, dass Nazi-U-Boote in der Nähe dieses Landes gesichtet worden seien" - eine Versicherung, die alle Gemüter beruhigte.

Die Zwischenfälle bei San Clemente del Tuyú und San Antonio Oeste, 17./18. Juli 1945



San Clemente war damals ein kleines Dorf auf der Landzunge, die den Río Plate vom Südatlantik trennt. Es liegt 200 Meilen von Buenos Aires entfernt, mit dem es früher nur über unbefestigte Straßen verbunden war, die wegen starker Regenfälle oft unpassierbar waren. Die Einwohner waren hauptsächlich deutscher Herkunft. In der Samborombón-Bucht, die aus einem riesigen unbewohnten Sumpfgebiet auf der Río-Plate-Seite der Landzunge besteht, sollen mehrfach U-Boote entladen haben. Die Landzunge wurde von dem 1892 errichteten Leuchtturm dominiert, der einen hervorragenden Blick auf die Küste und das Meer bot. Das Leuchtfeuer und die Wohnräume befinden sich auf einem 58 Meter hohen Metalldreibein am Rande des Dorfes.



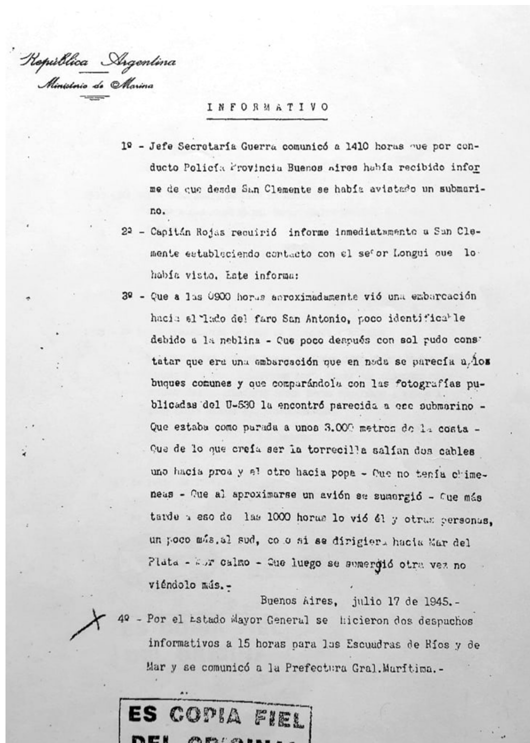
Der Dienstag, der 17. Juli 1945, begann in San Clemente del Tuyú neblig und mit ruhiger See. Kurz nach 8 Uhr, als sich der Dunst lichtete, sahen etwa zwanzig Dorfbewohner zwei U-Boote unterschiedlicher Größe, die etwa drei Meilen vor der Küste in Richtung Süden fuhren. Der Agent Longhi im Polizeibüro von Mar de Ajó wurde telefonisch informiert. Die Zeugen fügten hinzu, dass das größere U-Boot die Nummer "124" auf den Kommandoturm gemalt hatte. (3)



Typ IXB U-124 ("Edelweissboot") wird betankt. Männer versorgen mittels eines Schlauchbootes das U-Boot, während andere auf dem Vordeck einen Schlauch, wahrscheinlich für Treibstoff, anbringen.
Das tatsächliche U-124, bekannt als "Edelweißboot", wurde am 2. April 1943 im Kampf versenkt. Außerdem war es nach Kriegsbeginn im September 1939 verboten, die tatsächlichen Nummern auf dem Kommandoturm anzubringen, also muss dies eine andere Bedeutung gehabt haben.

Als Longhi mit einem örtlichen Beamten, Mariano González, ankam, fand er die Dorfbewohner in einem *"Zustand der Aufregung"* vor, viele waren auf den Dächern ihrer Häuser oder auf den Terrassen der beiden Hotels und schauten aufs Meer hinaus. Longhi wurde gesagt, dass die beiden U-Boote in Richtung Südosten gefahren und untergetaucht waren. Die Personen, die mit Longhi sprachen, wurden als *"aufrechte Gemeindemitglieder"* beschrieben.

"An: C-in-C Flussgeschwader und C-in-C Seegeschwader: Heute, am 17. Juli um 0900, sahen Zivilisten ein U-Boot drei Kilometer vor dem Strand von San Clemente, das beim Anflug von Flugzeugen abtauchte. Um 1000 wurde es erneut gesehen, weiter südlich, beim Abtauchen. Lima, Chef des Generalstabs der Marine."



República Argentina
Ministerio de Marina

INFORMATIVO

1º - Jefe Secretaría Guerra comunicó a 1410 horas que por conducto Policía Provincia Buenos Aires había recibido informe de que desde San Clemente se había avistado un submarino.

2º - Capitán Rojas requirió informe inmediatamente a San Clemente estableciendo contacto con el señor Longui que lo había visto. Este informa:

3º - Que a las 0900 horas aproximadamente vió una embarcación hacia el lado del faro San Antonio, poco identificable debido a la neblina - Que poco después con sol pudo constatar que era una embarcación que en nada se parecía a los buques comunes y que comparándola con las fotografías publicadas del U-530 la encontró parecida a ese submarino - Que estaba como parada a unos 3.000 metros de la costa - Que de lo que creía ser la torrecilla salían dos cables uno hacia proa y el otro hacia popa - Que no tenía chimeneas - Que al aproximarse un avión se sumergió - Que más tarde a eso de las 1000 horas lo vió él y otras personas, un poco más al sud, como si se dirigiera hacia Mar del Plata - [illegible] calmo - Que luego se sumergió otra vez no viéndolo más.-

Buenos Aires, julio 17 de 1945.-

4º - Por el Estado Mayor General se hicieron dos despachos informativos a 15 horas para las Escuadras de Ríos y de Mar y se comunicó a la Prefectura Gral.Marítima.-

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

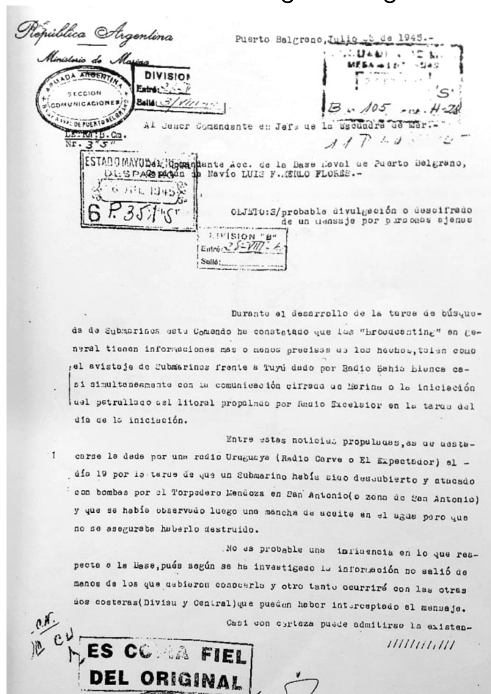
17. Juli 1945: Nach freigegebenen Dokumenten der argentinischen Marine berichtet Fregattenleutnant Héctor C. Migone - Leiter der Abteilung C4 des Generalstabs des Marineministeriums - über die Sichtung eines U-Boots im Küstengebiet von San Clemente del Tuyú, im Süden der Provinz Buenos Aires, und teilt in zwei kurzen Telegrammen die Ergebnisse der ersten Operationen mit.

Gegen zehn Uhr an diesem Morgen sahen González und Longhi ein U-Boot in Richtung des Leuchtturms von San Antonio auftauchen. Laut Newton sahen die geschulten Beobachter im Leuchtturm von San Antonio den ganzen 17. Juli über nichts auf dem Wasser, obwohl sie einen hervorragenden Aussichtspunkt hatten, und da keiner von ihnen jemals seine Memoiren geschrieben hat, werden wir nie erfahren, was sie tatsächlich gesehen haben. Offizier Longhi entdeckte nun zwei deutschstämmige Frauen am Strand, die mit einer Lampe auf das Meer hinaus winkten, und nahm sie fest.

Um zwei Uhr nachmittags sprach Longhi mit Capitán Isaac Rosas, dem Adjutanten von Vizeadmiral Lima, und berichtete, er habe *"ein Schiff in der Nähe des Leuchtturms von San Antonio gesehen, das aber wegen des Nebels schwer zu erkennen war. Später, als die Sonne durchbrach, sah er, dass es sich um ein U-Boot handelte, das nicht wie ein argentinisches U-Boot aussah und den veröffentlichten Fotos von* ***U-530*** *sehr ähnlich war. Es hatte zwei Meilen vor der Küste angehalten. Er sah Kabel, die vom Kommandoturm aus gingen, eines zum Bug, das andere zum Heck. Es hatte keinen Schornstein. Als sich ein Flugzeug näherte, tauchte es ab. Später, gegen zehn Uhr, sahen er und andere Personen es etwas weiter südlich, in Richtung Mar del Plata. Die See war ruhig. Nachdem es das zweite Mal untergetaucht war, hat er es nicht mehr gesehen."* (4)

Die Sichtungen wurden über die lokalen Radiosender bekannt gegeben und die Einwohner von Mar del Ajó behaupteten, die U-Boote von der Uferpromenade aus gesehen zu haben, so die nationale Zeitung La Nación. In dem Artikel heißt es weiter, dass nicht nur Longhi und seine Nachbarn die Schiffe gesehen haben. Der Korrespondent von El Tribuno, der sich zufällig in der Stadt Dolores aufhielt, berichtete, dass das kleinere der beiden U-Boote auf einer Sandbank auf Grund gelaufen und fünf Minuten lang festgefahren war, *"bevor es sich frei fuhr"*. Um 1500 Uhr am 17. Juli erhielt das Marineministerium Informationen über die Absichten dieser U-Boote und empfahl, dass ein Teil des Torpedobootsgeschwaders nicht vor der Antarktis treiben sollte:
"Es wird erwartet, dass ein weiteres U-Boot vor 2200 Uhr in den Hafen einläuft oder an unserer Küste Passagiere ausschifft. Das Flussgeschwader sucht aus der Luft bis nach Necochea und die Überwasserschiffe suchen von Necochea bis Cabo Blanco. Allgemeiner Plan: Diese Truppe wird Druck auf das U-Boot ausüben und verhindern, dass die Besatzung oder die Passagiere an Land gehen können, indem sie sie zwischen Querandí und Cabo Blanco gefangen nehmen. Angreifen, wenn sie Widerstand leisten..."

Agent Longhi hatte seine Vorgesetzten in La Plata, der Hauptstadt der Provinz Buenos Aires, informiert, und der Polizeichef informierte das Marineministerium. Der Generalstab der Marine traf sich im Laufe des Tages und stand in ständigem Kontakt mit San Clemente, um Berichte zu erhalten. Gegen elf Uhr in der Nacht meldete die Provinzregierung, dass ein U-Boot *"auf einer sandigen Untiefe fünf Meilen südlich des Dorfes zweihundert Meter vor der Küste"* auf Grund gelaufen sei. Die Seestreitkräfte der Küste wurden angefordert, aber wegen des Fiaskos am Kap Hoorn waren so wenige verfügbar, dass die ersten erst zwei Tage später eintrafen.



República Argentina
Ministerio de Marina

Puerto Belgrano, Julio de 1945.-

Al Señor Comandante en Jefe de la Escuadra de Mar.-

Del Comandante Acc. de la Base Naval de Puerto Belgrano, Capitán de Navío LUIS F. MERLO FLORES.-

OBJETO: S/probable divulgación o descifrado de un mensaje por personas ajenas

Durante el desarrollo de la tarea de búsqueda de Submarinos este Comando ha constatado que los "broadcasting" en general tienen informaciones mas o menos precisas de los hechos, tales como el avistaje de Submarinos frente a Tuyú dado por Radio Bahía Blanca casi simultaneamente con la comunicación cifrada de Marina o la iniciación del patrullado del litoral propalado por Radio Excelsior en la tarde del día de la iniciación.

Entre estas noticias propaladas, es de destacarse la dada por una radio Uruguaya (Radio Carve o El Espectador) el día 19 por la tarde de que un Submarino había sido descubierto y atacado con bombas por el Torpedero Mendoza en San Antonio (o zona de San Antonio) y que se había observado luego una mancha de aceite en el agua pero que no se aseguraba haberlo destruido.

No es probable una influencia en lo que respecta a la Base, pués según se ha investigado la información no salió de manos de los que debieron conocerla y otro tanto ocurrirá con las otras dos costeras (Divisa y Central) que pueden haber interceptado el mensaje.

Casi con certeza puede admitirse la existen-
//////////

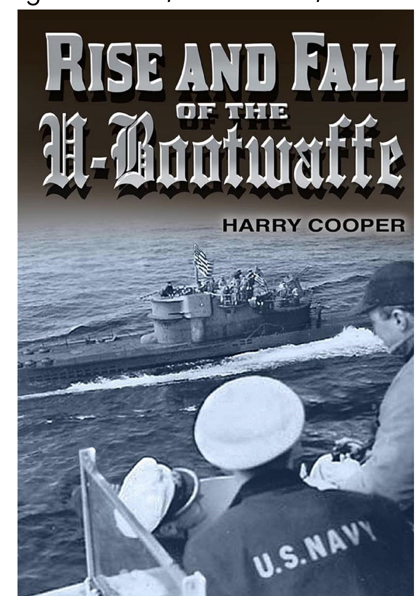
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

18. Juli 1945: Eine verschlüsselte Nachricht wurde vom Hauptquartier des Seegeschwaders (Escumar) an die Wachschiffe geschickt und informierte sie über den Angriff mit Sturzkampfbomben gegen ein U-Boot in der Nähe des als El Fuerte bekannten Gebiets in San Clemente del Tuyú. Diese Operationen wurden von Marineoffizieren angeordnet und durchgeführt.

Die Konferenz im Generalstab der Marine dauerte bis in die frühen Morgenstunden des 18. Juli. Es wurden Land- und Küstenpatrouillen in Zusammenarbeit mit der örtlichen Marinepräfektur und den Polizeikräften angeordnet. Der Unterpräfekt von La Plata, Emilio Cabrera, brach an diesem Morgen um 0130 Uhr von La Plata auf und fuhr nach San Clemente del Tuyú, um Zeugen zu befragen. José Casibe beschrieb den Kommandoturm des U-Boots, den er aufgrund seiner Marinekenntnisse aus dem Ersten Weltkrieg identifizieren konnte.

Roy Gibson von der Farm Los Yngleses sagte dasselbe (5), nachdem er die U-Boote durch ein Fernrohr von der Spitze einer Sanddüne aus beobachtet hatte. Domingo Talpone, *"der die argentinischen U-Boote gut kennt, weil er in Mar del Plata an Bord war"*, und neun weitere Männer machten ebenfalls Aussagen. Alle zwölf Zeugen stimmten darin überein, dass sich nach dem Abtauchen eines der U-Boote ein Leichtflugzeug näherte und über dem anderen kreiste, *"das mit einem Tuch oder etwas Ähnlichem Signale gab, bis das Boot im Küstennebel außer Sichtweite war"*.

Am 19. Juli 1945 wurde Agent Longhi von der Polizei entlassen, weil er zwei falsche Verhaftungen vorgenommen hatte. Es war kein strafbares Vergehen, vom Strand aus mit einer Lampe seewärts zu signalisieren, es sei denn, das Empfängerschiff wurde verdächtigt, Zollvergehen zu begehen, oder es handelte sich um einen Feind Argentiniens, z. B. um die Japaner. Die auf den Kommandoturm des größeren U-Boots gemalte Zahl "124" muss den deutschen Helfern an Land als verschlüsselte Botschaft gedient haben. Es war zweifellos die Aufgabe der beiden deutschen Damen am Strand, *"U-124"* anzuweisen, was als Nächstes zu tun war, und das war wahrscheinlich, in die Gewässer vor Necochea zu fahren und auf weitere Befehle zum Entladen zu warten. Die Art des kleineren U-Boots kann anhand der vorliegenden Beweise nicht bestimmt werden, aber es könnte sich um ein U-Boot vom Typ II oder ein frühes U-Boot aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg handeln, das während des geheimen U-Boot-Wiederaufbauprogramms in den 1920er Jahren in einer der Werften außerhalb Deutschlands gebaut wurde.



Über dieses geheime Programm zur Wiederbelebung der U-Boot-Konstruktion, -Entwicklung, -Erprobung und -Bau wird in unserem Buch "Der Aufstieg und Untergang der U-Bootwaffe", das bei Sharkhunters erhältlich ist, ausführlich berichtet.

Das Marineschiff, das den Hitleristen in Argentinien am meisten Sorgen bereitete, war das Torpedoboot **MENDOZA** im Marinestützpunkt Bahía Blanca, nur wenige Stunden von den Stränden von Necochea entfernt, wo die U-Boote entladen werden sollten. Jetzt kam die Information, dass ein U-Boot in Caleta de los Loros, dreihundert Meilen südlich von Bahía Blanca, gesichtet worden war, und spät in der

Nacht des 17. Juli segelte die **MENDOZA** zum Golfo San Matías im Süden, um nach dem Eindringling zu suchen. Damit war die Küste von der größten Bedrohung für die geplante Entladung in Necochea befreit. Inwieweit es zu diesem Zeitpunkt eine Zusammenarbeit zwischen Perón, Tessaire und dem deutschen Geheimdienst gab, kann nur vermutet werden, aber die Dringlichkeit der Situation wurde innerhalb weniger Tage durch eine politische Entwicklung in Argentinien entschärft.



*Torpedoboot **MENDOZA***
Stapellauf 1928; Bau: Samuel White & Co. Werft, Cowes, England (auf White's Island). Bauvertrag zwischen der argentinischen Regierung und der Werft über drei gleiche Einheiten, nämlich diese, "La Rioja" und "Tucumán". Kosten für diese Einheit: 308.333 £. Schiffsdaten: Länge: 115 m. Breite: 9,70 m. Tiefe: 6,20 m. Durchschnittlicher Tiefgang: 4,40 m. Verdrängung: 2.000 Tn. Ursprüngliche Bewaffnung: 5 Kanonen des Kalibers 120 mm. v 45. 1 Flugabwehrkanone von 76 mm. 2 "Pom-Poms" von 40 mm. 2 Gruppen von drei Torpedoro-Rohren von 21 Zoll Durchmesser. Verzinkter Stahlrumpf. Maschinenpark: 2 Sätze Parsons-Maschinen. 2 Kessel. 42.000 PS. Geschwindigkeit: 40 Knoten (maximal), 14 Knoten (Economy). Treibstoff: Heizöl. Kapazität: 775 Tn. Reichweite: 6.500 Meilen. Besatzung: 160 Mann. Laut Arguindeguy betrug die Höchstgeschwindigkeit 36 Knoten, aber in Wirklichkeit brach dieses Torpedoboot mit 40 Knoten den Geschwindigkeitsrekord für Schiffe dieses Typs und war eine Zeit lang das schnellste der Welt.



Sore Throat? TAKE IODISED THROAT TABLETS SURE SHIELD BRAND BE WISE IODISE

Beware of imitations Insist on the 'SURE SHIELD' Brand ACCEPT NO OTHER

Daily Express

FRIDAY, MARCH 1, 1929.

CLARK'S COLLEG

BRITISH BUILT DESTROYER WINS WORLD RECORD.

FULL SPEED AHEAD.—The destroyer during the trials.

A RECORD WINNER.—The Argentine flotilla leader Mendoza, built by an East Cowes firm, discharging a torpedo. She created a world's speed record for her destroyer class by doing forty knots over a mile in Stokes Bay, Solent. The vessel during the test had her stern almost under water, and threw up giant waves.

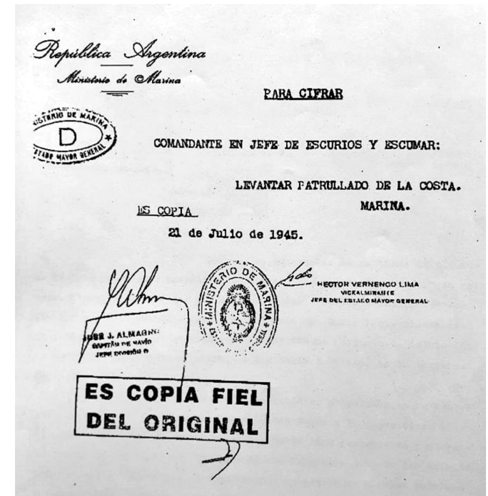
Dayly Express vom 1. März 1929: BRITISCHER ZERSTÖRER GEWINNT WELTREKORD

Vizeadmiral Héctor Vernengo Lima war ein pro-alliierter Veteran des Ersten Weltkriegs. Er hatte damals bei der US Navy gedient und war 1939 in Washington mit der Victory Medal ausgezeichnet worden. Als Rektor der argentinischen Marineakademie war er 1938 bei einem Vortrag mit dem damaligen Oberst Perón aneinandergeraten, als dieser über die Besetzung der baltischen Staaten während des Ersten Weltkriegs sprach. Lima hatte ihn gedemütigt, indem er ihn immer wieder unterbrach, um Fehler zu korrigieren, und Lima wurde sein erbitterter Feind. Im Juli 1945 war Lima Chef des Generalstabs der Marine, während Perón Vizepräsident und Kriegsminister war.

Die politischen Befehle, die Lima erhielt, kamen direkt von Marinesekretär Alberto Tessaire, einem persönlichen Freund Peróns. Als Chef des Marinegeneralstabs konnte Limas Aktionspläne vorschlagen, aber die Entscheidung musste immer auf höherer Ebene getroffen werden. Es war seine eigene Idee gewesen, den größten Teil der argentinischen Flotte im Mai in Richtung Antarktis zu schicken, um die Durchfahrt der U-Boote in den Pazifik zu blockieren, und jetzt kam er auf die Idee, alle U-Boote ohne Vorwarnung anzugreifen. Jemand überzeugte Minister Tessaire, dass dies zu weit ging (6) und am 21. Juli 1945 sah sich Lima gezwungen, diesen bemerkenswerten Befehl zu erlassen:

"An die Oberbefehlshaber der See- und Flussgeschwader: Erhöhen Sie die Patrouillen an der Küste.
Gezeichnet: Vizeadmiral Lima, Chef des Generalstabs der Marine."

Mit dieser Nachricht öffnete Argentinien alle viertausend Kilometer seiner See- und Flussküsten für die Reste der deutschen U-Boot-Armee.


República Argentina
Ministerio de Marina
PARA CIFRAR
MINISTERIO DE MARINA D ESTADO MAYOR GENERAL
COMANDANTE EN JEFE DE ESCURIOS Y ESCUMAR:
LEVANTAR PATRULLADO DE LA COSTA.
MARINA.
ES COPIA
21 de Julio de 1945.
JOSE J. ALMAGRO
CAPITÁN DE NAVÍO
JEFE DIVISIÓN D
MINISTERIO DE MARINA
HECTOR VERNENGO LIMA
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

21. Juli 1945: Vizeadmiral Héctor Vernego Lima - Stabschef der Seestreitkräfte - verfasste diesen Befehl. Das Papier trug auch die Unterschrift von Marinekapitän José J. Almagro und war an die See- und Flussgeschwader (Escumar und Escurios) gerichtet. Es war das präziseste und klarste, was die zu ergreifenden Maßnahmen betraf. Er lautete einfach: "Erhöhen Sie die Patrouillen an der Küste".

Der MENDOZA-Zwischenfall, 18. Juli 1945

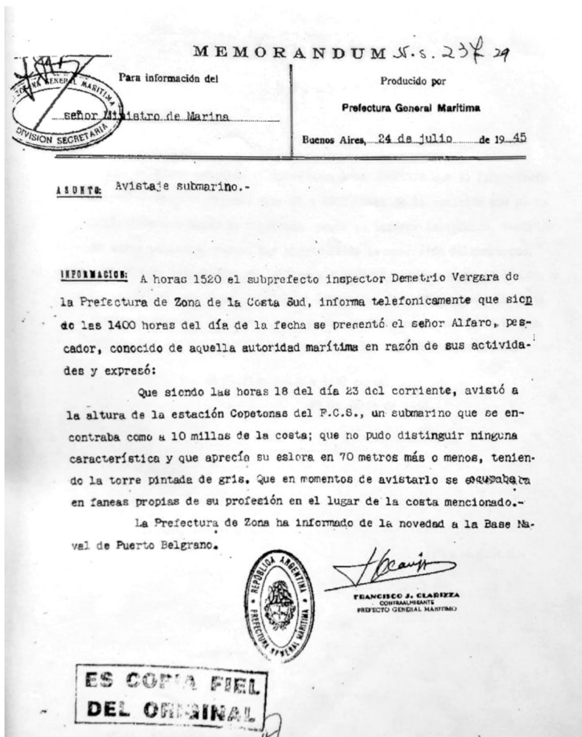
Nachdem das Torpedoboot **MENDOZA** in der Nacht des 17. Juli eilig aus Bahía Blanca ausgelaufen war, kam es am nächsten Morgen kurz nach acht Uhr im Golfo San Matías an und nahm Kurs auf Caleta de los Loros an der Nordküste des Golfs, etwa auf halbem Weg zwischen San Antonio Oeste und Viedma. Sie näherte sich bis auf zwei Meilen an die Küste heran und durchsuchte die Gewässer mit Hilfe eines Corsair-Flugzeugs. Nachdem sie nichts gefunden hatte, fuhr die **MENDOZA** weiter nach Westen in Richtung San Antonio Oeste, dem patagonischen Hauptquartier des deutschen Marine- und Militärnachrichtendienstes, dem Wollimperium Lahusen.

Auf der Reede hatte **MENDOZA** mehr Glück und sah mit perfekter Klarheit das Periskop eines U-Boots, das ein langes Kielwasser zog:
"1730 Uhr U-Boot-Periskop gesichtet, klares graues Rohr, gefolgt von langem Kielwasser mit Schwellungen, Av 140 außerhalb der Reede San Antonio Oeste, Kurs 160°. Gab U-Boot-Alarm, Höchstgeschwindigkeit 23 Knoten, steuerte die angegebene Position an, warf acht Wasserbomben ab, patrouillierte das Gebiet eine Stunde und vierzig Minuten. Verließ das Gebiet in der Abenddämmerung."

Da die **MENDOZA** weder über einen Suchtrupp noch über andere Unterstützung als Flugzeuge verfügte, verbrachte sie die nächsten zwei Tage damit, die nördliche Küstenlinie des Golfo San Matías zu patrouillieren, um vergeblich nach dem mysteriösen U-Boot zu suchen. Dieser Küstenstreifen wird im letzten Kapitel dieses Buches noch einmal genauer unter die Lupe genommen.

Die Sichtung des Copetonas-Strandes, 23. Juli 1945

Der Strand von Copetonas liegt etwa auf halber Strecke zwischen dem Marinestützpunkt Bahía Blanca und Necochea. Die hohen Dünen in der Nähe des Dorfes Reta an der Küste bieten einen hervorragenden Aussichtspunkt, um aufs Meer hinauszuschauen. Als der Fischer José Alfaro am 23. Juli 1945 bei Sonnenuntergang vom Kamm einer solchen Düne aus den Horizont betrachtete, sah er *"ein 70 Meter langes U-Boot mit einem zentralen, grau gestrichenen Turm ohne Kennzeichnung, das in Richtung Süden auftauchte und dann wieder untertauchte"*. Er schätzte die Entfernung zur Küste auf sieben Meilen. Die Sicht war ausgezeichnet und der Zeuge war gut qualifiziert, da er viele Jahre lang Kapitän eines seiner eigenen Boote war und sich mit der Erkennung von Schiffen,



MEMORANDUM N.S. 237 29

Para información del

señor Ministro de Marina

Producido por

Prefectura General Marítima

Buenos Aires, 24 de julio de 1945

DIVISION SECRETARIA

ASUNTO: Avistaje submarino.-

INFORMACION: A horas 1520 el subprefecto inspector Demetrio Vergara de la Prefectura de Zona de la Costa Sud, informa telefonicamente que siendo las 1400 horas del día de la fecha se presentó el señor Alfaro, pescador, conocido de aquella autoridad marítima en razón de sus actividades y expresó:

Que siendo las horas 18 del día 23 del corriente, avistó a la altura de la estación Copetonas del F.C.S., un submarino que se encontraba como a 10 millas de la costa; que no pudo distinguir ninguna característica y que aprecía su eslora en 70 metros más o menos, teniendo la torre pintada de gris. Que en momentos de avistarlo se ocupaba en faneas propias de su profesión en el lugar de la costa mencionado.-

La Prefectura de Zona ha informado de la novedad a la Base Naval de Puerto Belgrano.

REPUBLICA ARGENTINA PREFECTURA GENERAL MARITIMA

FRANCISCO J. CLARIZZA
CONTRAALMIRANTE
PREFECTO GENERAL MARITIMO

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

24. Juli 1945: Kommandeur Francisco J. Clarizza, Generalpräfekt für Seefahrt, berichtete, dass am 23. Juli ein U-Boot vor der Stadt Copetonas (im Süden der Provinz Buenos Aires) gesichtet wurde, das etwa 10 Seemeilen vor der Küste auftauchte und an der Oberfläche fuhr. Das Memorandum enthielt den Bericht des stellvertretenden Oberinspektors Demetrio Vergara, der sich auf die Aussage eines Fischers aus der Gegend stützte, der mit Nachnamen Alfaro heißt.

der Einschätzung der Größe auf Distanz und der Berechnung von Positionen auf See in Bezug auf die Küste auskannte.

Alfaro machte sowohl bei der Polizei als auch bei der Präfektur eine Aussage. Unterpräfekt Vergara informierte den 100 Meilen entfernten Marinestützpunkt und beschrieb den Zeugen als *"einen Berufsfischer, der dieser Seebehörde gut bekannt ist."* Die Sichtung wurde auch von der dreiköpfigen Besatzung der ALFARO II bestätigt, die zu diesem Zeitpunkt an Land war. Am Nachmittag des 24. Juli informierte der Generalpräfekt, Konteradmiral Clarizza, den Marineminister über den Sachverhalt, und der Chef des Marinegeneralstabs wies seinen Adjutanten, Kapitän Rojas, an, einen Bericht zu verfassen.

Wie schon in San Clemente del Tuyú übertrug die Marine die Untersuchung an die Präfektur, und am 25. Juli, vierzig Stunden nach der Sichtung, traf Vergara in Copetonas ein, um die Zeugen zu befragen. In seinem Bericht vom 26. Juli an Rojas stellte Vergara fest: *"Es scheint sicher zu sein, dass es sich um ein U-Boot handelte, denn die Sichtung wurde von drei seiner Besatzungsmitglieder bestätigt, die den Vorfall von Anfang bis Ende gesehen haben."*

Die Marine mobilisierte ein Marineflugzeug und ein Minenräumboot, um das Gebiet zu durchkämmen, und ein Torpedoboot in Bahía Blanca wurde mit Dampf in Bereitschaft gehalten, aber inzwischen waren drei Tage vergangen, und - kaum überraschend - wurde nichts gefunden. Salinas (7) erwähnt, dass es am oberen Rand von Rojas' Memorandum eine Anmerkung gibt, die das brasilianische Schiff **OESTELOIDES** meldet, das sich in dem Gebiet verdächtig verhält.



*Wenn das gesichtete U-Boot etwa 70 Meter lang war, wäre das genau richtig für ein deutsches U-Boot vom Typ VII-C, und da **U-977** ein U-Boot vom Typ VII-C war, ist diese Theorie möglich.*

Bei diesem U-Boot könnte es sich um Heinz Schäffers **U-977** gehandelt haben (siehe Kapitel 10). Der Verbleib seines Bootes mit schwerer Ladung seit der Überquerung des Äquators am 4. Juli 1945 ist unbekannt, und sein Hauptperiskop war irreparabel beschädigt. Um seine Position zu bestimmen, hätte er auftauchen müssen, um während des Tageslichts Landmarken zu peilen.

Der Moromar-Zwischenfall, 28. Juli 1945

Die Anwesenheit deutscher U-Boote rund um Necochea, einer Stadt an der Südküste der Provinz Buenos Aires, ist am besten dokumentiert. In einer UP-Meldung aus London vom 18. Juli 1945 wurde berichtet, dass *"mehrere Männer in einem Schlauchboot 160 km südlich von Mar del Plata an Land gegangen sind. Der angegebene Ort liegt zwischen zwei Ferienorten, Las Grutas und Los Ángelese, etwa dreißig Kilometer außerhalb von Necochea bei Punta Negra".*

"Memorandum: An den Marineminister von der Generalpräfektur Buenos Aires, 30. Juli 1945.
Anbei: Bericht der Präfektur Zone Río Plate über das Auftauchen eines U-Boots im Zuständigkeitsbereich von Necochea.
Gezeichnet, Clarizza, Konteradmiral.

Die Information ist unterzeichnet von Fregattenkapitän Matías López, Präfekt des Bezirks River Plate und des Hafens von Buenos Aires:
"Zur Information des Generalpräfekten wird hiermit die Anmerkung N Nr. 2-R vom 28. Juli 1945 transkribiert, die an diesem Tag eingegangen ist und von der Unterpräfektur Quequén mit einem Bericht über die Anwesenheit eines angeblichen U-Boots stammt. Der Unterzeichner begab sich zusammen mit dem Polizeichef von Necochea, Don Luis Marriotti, nach Punta Negra, um die Richtigkeit der Informationen zu überprüfen, die die Polizeistation gestern Nachmittag von dem Agenten Ricardo Montero, Dienstnummer 9179, der an der Küste und in der Nähe des angegebenen Ortes Dienst tat, erhalten hatte. Der genannte Beamte gibt an, dass er gestern Morgen, am 27. Juli 1945, um 9.30 Uhr, in einer Entfernung von schätzungsweise vier Kilometern einen schwarzen Schatten sah, der ihm wie der Kommandoturm eines U-Boots vorkam. Es blieb dreißig Minuten lang an der Oberfläche und verschwand dann. Er meldete diese Information gestern Nachmittag, als seine Schicht zu Ende war, an den Wachtmeister in Necochea."

Der Rest des Dokuments berichtet über das Verhör von Offizier Montero durch López und Marriotti, bei dem der Offizier schließlich gebrochen wurde und widerrief, woraufhin seine Inquisitoren zufrieden berichteten:
"Wir schließen daraus, dass der Beamte ein Fischerboot fälschlicherweise für den Kommandoturm eines U-Boots gehalten hat, da die meisten Fischerboote, die gestern zum Fischen ausliefen, nach Süden fuhren und nichts Ungewöhnliches sahen." (8)

Das Ungewöhnliche war hier, dass ein Polizeibeamter ein Fischerboot, von dem er täglich zahlreiche Exemplare in See stechen sah und das er eine halbe Stunde lang aus nur vier Kilometern Entfernung beobachtete, für ein U-Boot hielt. Der Zweck der Untersuchung bestand jedoch nicht darin, seine Eignung für den Polizeidienst zu prüfen, sondern ihm eine Erklärung zu entlocken, in der er seinen Bericht abstreitet. Genau an diesem Abend entluden sich zwei U-Boote in Necochea, wie das Folgende beweist. Im Jahr 1992 wurde ein offener Brief in der Zeitung Clarín veröffentlicht. Der Verfasser zog es vor, aus Gründen, die aus dem Brief ersichtlich werden, anonym zu bleiben.

"Im Jahr 1945 war ich achtzehn Jahre alt und der Sohn eines Polizeibeamten, der zur Polizeistation von Necochea gehörte. Gegen sechs Uhr am Abend des 27. Juli 1945 rief ein Polizeibeamter bei uns zu Hause an und teilte meinem Vater mit, dass der Einsatzleiter ihn dringend sprechen müsse.

Mein Vater ging sofort hin und kam eine Stunde später zurück, um sich umzuziehen und meiner Mutter mitzuteilen, dass sie ihn nicht zum Abendessen erwarten solle, weil die Information eingegangen sei,

dass ein Schiff (er wusste nicht, ob es sich um ein U-Boot oder ein Überwasserschiff handelte, da es bereits dunkel war) Morsezeichen an den Strand von Necochea sende und jemand darauf antworte.

Als ich das hörte, bestand ich darauf, dass mein Vater mich mitnahm, und er stimmte zu. Wir fuhren in drei Privatautos zum Strand und stellten fest, dass die Lichtsignale in Abständen gesendet wurden. Die Offiziere verteilten sich am Ufer und nach einigen Stunden fanden wir einen Mann, der Signale aufs Meer hinaus sendete. Er war ein deutscher Kunsthandwerker, der Souvenirs für Touristen herstellte. Nach einer "erschöpfenden" Untersuchung auf der Polizeiwache, bei der ich natürlich nicht anwesend war, gestand der Mann, dass es sich bei dem Schiff um ein beschädigtes U-Boot handelte, das einen sicheren Platz an der Küste finden musste, um an Land zu gehen.

Inzwischen war es kurz vor der Morgendämmerung, der Einsatzleiter und mein Vater planten eine Durchsuchung des kilometerlangen Strandes auf beiden Seiten von Necochea. Schließlich stieß mein Vater zusammen mit zwei Polizeikorporalen und vier Agenten auf einen Ort an der Küste, an dem es von der Wasserlinie aus eine Vielzahl von Spuren über den Strand gab (die von Booten und Schlauchbooten angelegt worden waren) und die zum baumumstandenen Eingang einer großen Ranch mit vielen Tamarinden führten. Sie hieß Moromar, und ihre Besitzer waren damals Deutsche.



Estancia Moromar und seine doppelte Start- und Landebahn
Nach der Serie von Sichtungen beschlossen die Vereinigten Staaten, eine Kommission von Marineoffizieren nach Argentinien zu schicken. Zu den fünf Ankünften von U-Booten zwischen dem 10. und 25. Juli 1945 kam am 27. Juli eine weitere in Necochea, genauer gesagt zwischen Quequén und Costa Bonita, hinzu, die zu einem Einsatz vor dem Eingang der Estancia Moromar (im Besitz der Firma "Safico", die mit der Geldwäsche der Nazis im Land in Verbindung gebracht wird) führte, bei dem eine Gruppe von Polizeibeamten von bewaffneten Deutschen, abgewehrt wurden.
Die riesige Estancia, die heute noch existiert, war nicht nur ein idealer Ort, um sehr wichtige Persönlichkeiten zu beherbergen, sondern auch, um sich unter strengsten Sicherheitsvorkehrungen zu verstecken. Die doppelte Start- und Landebahn ermöglichte den Transport großer Flugzeuge, darunter auch die riesigen Junkers-Flugzeuge deutscher Firmen, die in Argentinien operierten.
Zur Überraschung der ahnungslosen Polizisten, die an der Konfrontation im Juli 1945 teilnahmen, gab das Polizeipräsidium in der Stadt La Plata am nächsten Tag ein Kommuniqué heraus, in dem angeordnet wurde, dass "die Suche nach Deutschen in der Gegend eingestellt werden sollte".

Als mein Vater diesen wichtigen Beweis fand und die Abdrücke von Kisten anmerkte, die zu Lastwagen geschleppt worden waren (zu erkennen an den Reifenspuren), schickte er nach dem Einsatzleiter, und als dieser eintraf, betraten sie das Grundstück. Der Bauernhof lag hinter einigen Hügeln, und nachdem wir etwa eine Meile in Richtung des Hauses gefahren waren, wurden wir von vier mit Maschinenpistolen bewaffneten Deutschen angehalten und zum Gehen gezwungen. Da wir keinen Durchsuchungsbefehl hatten, kehrten wir nach Necochea zurück, ohne eine Wache am Eingang zurückzulassen, da Diskretion gefragt war.

Auf dem Polizeirevier rief der Einsatzleiter sofort den Polizeichef in La Plata an. Es dauerte zwei Stunden, bis er gefunden wurde, und er wies den Einsatzleiter an, die Suche nach illegalen deutschen Einwanderern aufzugeben und sich von der Moromar-Ranch fernzuhalten. (9) Der Spion, der zur Befragung festgenommen worden war, wurde nach La Plata geschickt, aber es wurde keine Anklage erhoben und er war bald wieder am Strand."

1952 untersuchte ein Ausschuss des Kongresses unter der Leitung des Radikalen Silvano Santander die Aktivitäten der Nazis in Argentinien während und nach dem Krieg. Drei ehemalige Besatzungsmitglieder der **ADMIRAL GRAF SPEE**, die als Einwanderer nach Argentinien zurückgekehrt waren, Alfred Schulz, Walter Dettelmann und Willi Brennecke, wurden zu einer eidesstattlichen Aussage geladen. Das Trio war der Internierung entkommen und blieb während des Krieges in Argentinien auf freiem Fuß unter der Leitung von Fregattenkapitän Walter Kay, der ihnen Arbeit verschaffte und sie als "Stauer" für Arbeiten bereithielt, die zu gegebener Zeit erledigt werden sollten.

Sie sagten vor dem Ausschuss aus, dass sie zwischen dem 23. und 29. Juli 1945 beim Entladen von zwei U-Booten an der argentinischen Küste geholfen haben. Ihre wortwörtliche Aussage in Kurzschrift hat, wie vieles andere in Argentinien, das von historischer Bedeutung ist, den Lauf der Zeit nicht überlebt, aber eine Zusammenfassung ist in den Chroniken des Untersuchungsausschusses erhalten. Die Stauer wussten nicht mehr genau, wo sich der Ort befand, aber alle waren sich einig, dass es sich um eine Lahusen-Ranch handelte. (10) Kurz nach ihrer Ankunft auf der Ranch *"entluden zwei U-Boote eine große Anzahl schwerer Kisten, die dann in acht Lastwagen zu dem Haus auf dem Anwesen gebracht wurden. Achtzig Personen - ob Besatzung oder Passagiere ist nicht bekannt - gingen in Schlauchbooten von Bord. Angeblich handelte es sich bei der Ladung um* ***'einen Teil des Schatzes des SS-RSHA'*** *und* ***'Unterlagen über die technische Wissenschaft der Geheimwaffen'"***.



Das Periskop des bei Necochea gefundenen U-Bootes
Ein Marineexperte bestätigte 2022 die Entdeckung eines versunkenen U-Boots in der Nähe von Necochea , dessen Eigenschaften mit dem Schiffstyp übereinstimmen, den Deutschland während des Zweiten Weltkriegs einsetzte. [Quelle Clarin [spanisch]]

Anmerkungen:

(1) Newton, Professor Ronald: Actividades clandestinas, Text und Fußnoten 44/46.

(2) Camarasa, Jorge, Puerto Seguro, Ed. Norma, 2006, S.118.

(3) Moyano, Miguel Ángel, Submarinos alemanes in Mar del Plata [Deutsche U-Boote in Mar del Plata], in: Todo es Historia, Buenos Aires Nr. 72: Newton, ebd., Camarasa, ebd. Newton liefert die überflüssige Information, dass es bei der Kriegsmarine nicht üblich war, während des Krieges laufende Nummern auf die Kommandotürme der U-Boote zu malen (der 17. Juli 1945 war "Friedenszeit"), während Camarasa darauf hinweist, dass das "echte U-124" 1943 vor Porto versenkt wurde.

(4) Rojas, Capitán Isaac, Bericht vom 17. Juli 1945, Generalarchiv, Generalstab der Marine.

(5) Es ist nicht klar, ob es sich bei einem der U-Boote um eine deutsche U-Boot-Konstruktion aus dem Ersten Weltkrieg handelte. Von den U-Booten, die in all diese Vorfälle verwickelt waren, wurde nie eine Skizze oder ein Foto veröffentlicht.

(6) Camarasa, ebd, zitiert Memorias del almirante Isaac F Rojas, Planeta, Buenos Aires, 1993: und González Crespo, El coronel, Ediciones Ayer y Hoy, Buenos Aires, 1998.

(7) Salinas und De Nápoli, Ultramar Sur, S. 314.

(8) Per Camarasa, Jorge, ebd., Archivo General Memorandum NS Nr. 246, 30. Juli 1945.

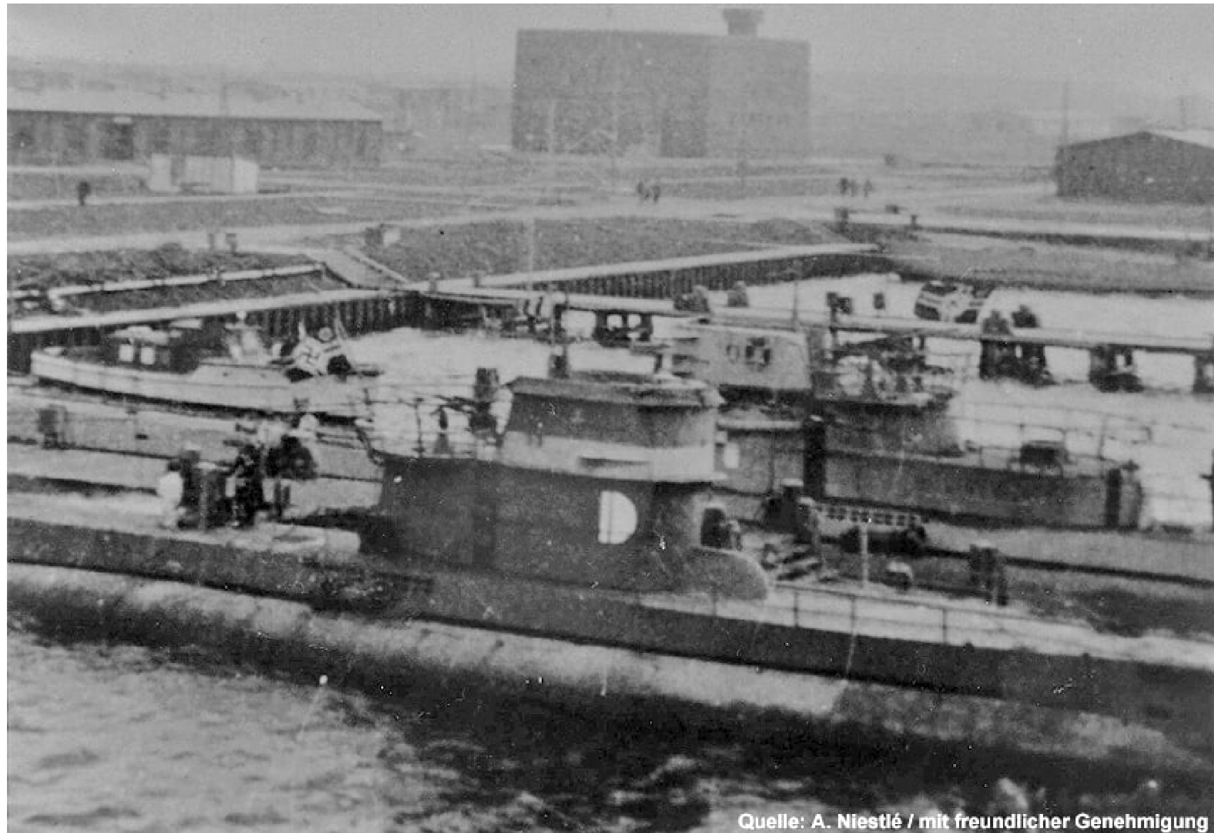
(9) Moromar hat seit 1945 mehrmals den Besitzer gewechselt und ist heute eine vorbildliche Ferienanlage, die von einer Aktiengesellschaft verwaltet wird.

(10) Obwohl die Lahusen S.A. damals mit einem siebenstöckigen Gebäude am Boulevard Colón im Zentrum von Buenos Aires, 100.000 Hektar Grundbesitz in Patagonien und tausend Angestellten zu den wichtigsten deutschen Konzernen in Argentinien gehörte, wurde sie, die als zentrale Organisation der deutschen Spionage im Ersten Weltkrieg berüchtigt war, von der Liste der Unternehmen ausgenommen, die von der Kommission zur Überwachung des feindlichen Eigentums untersucht wurden, die die argentinische Regierung nach der Kriegserklärung im März 1945 eingerichtet hatte.

KAPITEL NEUN

Schwarzes Boot U-235: Die Heimkehr der Schwarzbootbesatzung nach Deutschland

Neben **U-530** und **U-977** gibt es noch ein drittes U-Boot, das in einem freigegebenen argentinischen Dokument aus dem Jahr 1952 erwähnt wird und das nach dem Krieg auf dem Weg nach Patagonien mindestens einen Passagier in Mar del Plata entladen hat. Es handelte sich um ein *"Schwarzes Boot"*, das nur unter der Nummer **"U-235"** bekannt ist. (1)



*Im heute russischen Pillau existiert ein T 750 [Truppenmannschaftsbunker] östlich zweier Hafeneinschnitte im Südostteil des Ortes. Er gehörte zum ehemaligen deutschen Marinestützpunkt. Pillau stellte in gewissem Sinne den Seehafen Königsbergs dar. Dieses Bild zeigt den T 750 wohl in der Zeitspanne zwischen Herbst 1944 bis kurz nach Jahresbeginn 1945 mit Blick aus Nordwesten. Im Vordergrund U746 und **U235** [von diesem U-Boot gibt es fast keine Fotos]. Bereits Ende Januar 1945 wurden dann sämtliche U-Boote im Pillauer Hafen aus Angst vor russischer Einnahme nach Westen hin verlegt.*

Auch hier handelt es sich um eine falsche Nummer, da das tatsächliche U-235 in den letzten Momenten des Krieges irrtümlich von einem deutschen Torpedoboot versenkt wurde.

Am 10. April 1945 erhielt U 235 den Befehl nach Norwegen zu verlegen und lief sofort aus Kiel aus. Dabei traf es am 14. April im Skagerrak auf Sehrohrtiefe auf einen deutschen Geleitzug, bestehend aus dem Zerstörer Friedrich Ihn, der Eisenbahnfähre Preußen und dem Torpedoboot T-17. Da das Boot einen Wasserstrudel durch seinen Schnorchel verursachte und für einen Torpedo gehalten wurde, gab die Preußen U-Bootalarm. Der Zerstörer Friedrich Ihn erteilte daraufhin dem Torpedoboot T-17 den Angriffsbefehl. Das Torpedoboot warf mehrere Wasserbomben auf das U-Boot, von welchen eine einen Volltreffer erzielte und U 235 zerstörte. An Bord von T-17 brach Gejubel aus, da man annahm, dass man ein feindliches Boot versenkt habe, bis die Leiche eines Offiziers an die Wasseroberfläche trieb und das Jubeln verstummte. Alle 47 Mann an Bord des U-Bootes kamen ums Leben. Es wurde später festgestellt, dass weder Kapitänleutnant Friedrich Huisgen noch die Kommandanten des Geleitzuges etwas voneinander wussten.

Ein "Schwarzes Boot" war ein deutsches U-Boot, das zwar im Einsatz, aber nicht in Betrieb war und für das es nicht möglich war, eine Spur von Dokumenten über seine Herkunft zu finden. Wir greifen die Geschichte auf, wie sie von Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld erzählt wurde, dem leitenden Funker des U-Boots **U-234** vom Typ X-B, das nach Tokio unterwegs war (2):

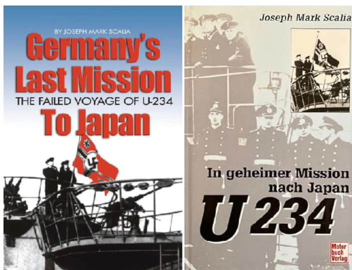
"Eines Morgens im Februar 1945 sah ich am Kai in Kiel den japanischen Luftwaffenoberst Genzo Shosi und Marinekapitän Hideo Tomonaga, einen U-Boot-Konstrukteur, auf einer Kiste auf dem Vorschiff

meines Bootes **U-234** *sitzen. Sie waren damit beschäftigt,* ***"U-235"*** *in schwarzen Buchstaben auf das Packpapier zu malen, das um jeden der zahlreichen Container einheitlicher Größe geklebt war. Sobald jeder Container fertig war, würde er an Bord von* **U-234** *verstaut werden. Ich fragte Kapitän Tomonaga, was die Pakete enthielten, und er antwortete: "Das ist die Ladung von* **U-235**. *Das Schiff fährt nicht mehr nach Japan." Als ich im 5. U-Flottillen-Büro nachfragte, sagte man mir, dass* **U-235** *ein Ausbildungsboot des Typs VII sei, das nie für Einsätze außerhalb der Ostsee vorgesehen war, und so wusste ich, dass Tomonaga mich angelogen hatte."*

Eines Tages sehe ich während der Verladearbeiten auf dem Vorschiff zwei Japaner auf einer Kiste sitzen, die mit schwarzer Tusche Päckchen beschriften, die von unseren Seeleuten in einer der vorderen Tuben verstaut werden. Die Päckchen sind ca. 25 x 25 cm groß, in Packpapier eingeschlagen, verklebt und schwer wie Blei. Die Beschriftung lautet: »U 235.« Auf meine Frage, was die Päckchen enthalten, sagt der Japaner, der Tomonaga heißt: »Ist Ladung von U 235. Fährt nicht mehr nach Japan.« Ich forsche bei der 5. U-Flottille nach und erfahre, daß U 235 ein Boot vom Typ VII C unter Kapitänleutnant Huisgen ist, das nie etwas mit Japan zu tun gehabt hat.

Der Text im deutschen Buch weicht relativ stark von der englischen Version ab.

Der deutsche Marinehistoriker Professor Jürgen Rohwer bestätigte anhand der ersten Magic-Nachrichtenentschlüsselungen für 1943 und 1944/1945, dass Japan von Deutschland eine Menge Uranoxid im Zusammenhang mit der Atomforschung nach spaltbaren Isotopen angefordert hatte. Zwei Ladungen von je einer Tonne Uranoxid sollten verschickt werden, je eine Tonne an Bord von **U-234** und dem *"Schwarzen Boot"*, bekannt als **U-235**. Als Kapitän Hideo Tomonaga Hirschfeld in Kiel mitteilte, dass **U-235** nun nicht mehr nach Japan gehen würde, wusste er bereits, dass die beiden Ein-Tonnen-Ladungen an Bord von **U-234** nach Japan verschifft wurden, und Hirschfeld sah dies tatsächlich. (3)



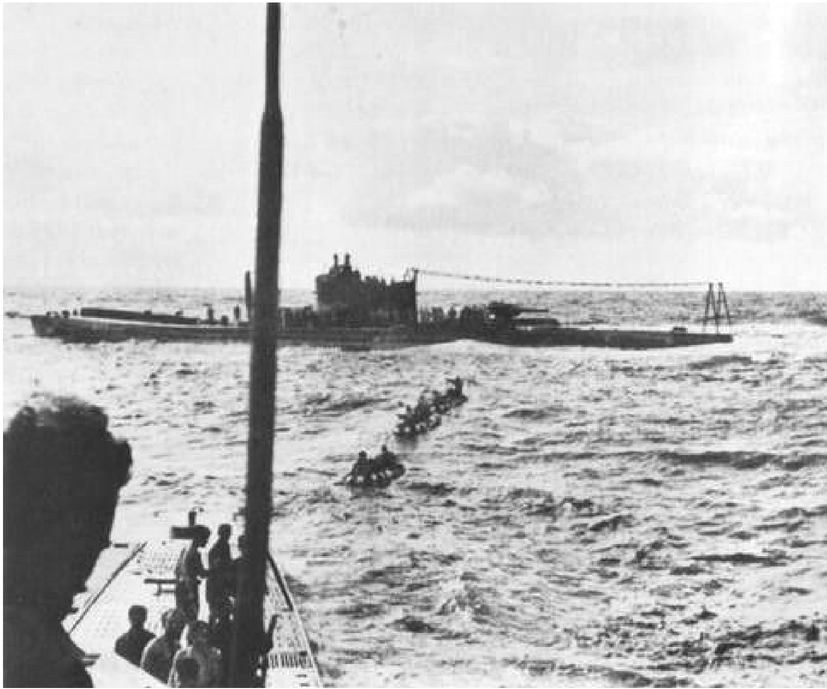
Es gab noch einen weiteren Zeugen für diese Ereignisse. Kunihiko Kigoshi war ein Chemiker, der für Dr. Nishina, den Leiter des Atomprojekts der japanischen Armee, arbeitete. Er war auch der Bruder von Yasukazu Kigoshi, dem japanischen Militärattaché in Deutschland im Jahr 1945. Yasukazu erzählte seinem Bruder, dass er zweimal in Kiel dabei war, um zu sehen, wie Uran auf **U-234** verladen wurde. Er wusste, dass es ein zweites U-Boot gab, das nach Japan fahren sollte, aber dass es *"nicht so weit kommen würde"*. (4)

Es scheint, dass **U-235** tatsächlich ersetzt wurde. Das Boot vom Typ IX-D2, **U-876** (Kapitänleutnant Rolf Bahn), stand mindestens bis zum 25. April 1945 in Bereitschaft, um Passagiere und Fracht nach Japan zu bringen, ist aber nie ausgelaufen. (5)



Das beweist, dass es in erster Linie darum ging, das *"Schwarze Boot"* **U-235** aus dem Verkehr zu ziehen, und nicht darum, die Zahl der Boote, die von Kiel aus nach Japan fahren könnten, von zwei auf eins zu reduzieren.

Wenn wir uns den Grund genauer ansehen, warum Kapitän Hideo Tomonaga nach Europa kam, können wir erkennen, warum er und das schwarze Boot **U-235** zusammen betrachtet werden müssen. Tomonaga war im deutsch besetzten Frankreich an Bord von **U-180** mit einer beträchtlichen Menge Gold angekommen, die so schwer war, dass der Chefingenieur von **U-180** sie zum Trimmen des Bootes verwendete. Das Gold sollte die Bezahlung für deutsche Technologie sein. Tomonaga war ein U-Boot-Konstrukteur und kam nach Deutschland, um sich über die Entwicklung der U-Boote zu informieren. (6)



*Am 9. Februar 1943 brach das deutsche Boot **U 180** [auf dem Foto im Vordergrund] unter dem Kommando von Fregattenkapitän Werner Musenberg von Kiel aus zu einer ganz besonderen Mission auf. Im Indischen Ozean sollte es sich mit dem japanischen Boot I-29 treffen, das von Kapitän Izu Toshiichi kommandiert wurde, und ihm den berühmten indischen Nationalisten Subhas Chandra Bose und seinen Assistenten Habib Hasan an Bord bringen. Das Rendezvous fand am 26. und 27. April 1943 in der Straße von Mosambik statt. Die Deutschen übergaben den japanischen indischen Freiheitskämpfern Blaupausen eines Bootes vom Typ IXC/40, ein Muster der magnetischen Haftmine HHL 3 und andere Waffen sowie ein Diplomatengepäck. Im Gegenzug übergaben die Japaner an U 180 einen Torpedo des Typs 89, zwei Torpedos des Typs 2, zwei Tonnen Gold in Goldbarren für die japanische Botschaft, Zeichnungen des Flugzeugträgers "Akagi" und des ultrakleinen U-Boots Typ A. An Bord der U 180 befanden sich auch zwei japanische Spezialisten für den U-Boot-Bau. Die Fracht musste mit Gummibooten an einem gespannten Seil zwischen den U-Booten transportiert werden. Die Boote waren zu dieser Zeit, laut dem japanischen Kommandanten, "der Traum eines Sturzkampfbombers". Doch alles endete sicher und die Boote nahmen Kurs auf ihre Stützpunkte.*
*Dieses Boot, **U-180**, war eines von nur zwei sehr seltenen U-Booten des Typs IX-D1, die ursprünglich sechs schnell laufenden Dieselmotoren von Mercedes verwendeten. Ständige mechanische Probleme zwangen die U-Bootwaffe, diese durch die normalen zwei zuverlässigen M.A.N.-Diesel zu ersetzen. Dieses Boot gehörte, wie die meisten der sehr großen Frachtboote, zur 12. U-Bootflottille, die in Bordeaux, Frankreich, etwa zwölf Meilen flussaufwärts der Gironde, stationiert war. Am 22. August 1944 stieß **U-180** in der Gironde-Mündung auf eine Mine und wurde zerstört.*

Die Ladung von **U-234** für Japan enthielt viele Blaupausen und Pläne für moderne Waffen und Flugzeuge. Im Februar 1945 wussten die Japaner alles über die veralteten U-Boote vom Typ VII und IX. Ihr Interesse richtete sich nun auf die neue Art von U-Booten wie den Typ XXI. Da **U-235** ein *"Schwarzes Boot"* war, das diese Nummer nur der Einfachheit halber erhielt, ***nehmen wir an***, dass es ein neuer Typ XXI war, der nicht in den Dienst der Kriegsmarine treten sollte. Mit ziemlicher Sicherheit sollte es nach Japan geliefert und dort an die japanische Marine übergeben werden, entweder als Geschenk oder als Erlös aus einem Kaufvertrag.

Als sich die militärische Lage sowohl für Japan als auch für Deutschland im Februar 1945 rapide zu verschlechtern begann, müssen die Deutschen beschlossen haben, die Vereinbarung mit Japan zu verbieten und U-235 nach Argentinien zu schicken, wo sie im Rahmen des Geheimbundes nach der Niederlage ihre geheimen Marineaktivitäten fortsetzen konnten.

Als Kapitän Tomonaga von Hirschfeld am Kai in Kiel nach dem Inhalt der kleinen, schweren Container gefragt wurde, hätte Kapitän Tomonaga ausführlich geantwortet, wenn er es hätte sagen dürfen: *"Das ist die Ladung von **U-235**. Dieses Schiff fährt nicht mehr nach Japan. Es fährt nach Argentinien."*

Das Memorandum

"Coordinación Federal DAE 568
An: Leiter der Abteilung für Ausländerangelegenheiten *14. Oktober 1952*
Von: Leiter der Delegation in Córdoba
Bewegung von Ausländern
Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass unsere Agenten in Ascochinga, Provinz Córdoba, Gebirgszone, ein Grundstück auf dem Cerro Negro entdeckt haben, das von einem Ex-Offizier erworben wurde, der im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata von U-235 an Land gegangen ist, das zusammen mit anderen deutschen U-Booten bei Kriegsende aus Deutschland nach Patagonien kam..." (7)

Dieses argentinische Archivdokument liefert den Beweis dafür, dass **U-235** und eine Reihe anderer deutscher U-Boote neben **U-530** und **U-977** nach dem Krieg in Patagonien eintrafen und dies mit Wissen und Duldung der argentinischen Behörden. Daran kann es keinen Zweifel geben. Aber wie kamen diese Besatzungen nach Hause, die Männer, die es vorzogen, kein neues Leben in Nuevo Wewelsburgo oder wo auch immer zu beginnen und nicht den Rest ihres Lebens in einem geheimen U-Boot-Stützpunkt in einer verlassenen Ecke Patagoniens zu arbeiten?

Schwarze Bootsbesatzungen nach Deutschland holen

In einem früheren Kapitel wurde gezeigt, wie Admiral Sturdees Bericht über die Schlacht um die Falklandinseln im Jahr 1914 so gefälscht wurde, dass nur zwei deutsche Transporter auf den Falklandinseln anwesend waren, obwohl es drei waren. So wird die Geschichte gefälscht. Viele solcher Dokumente, die von den Streitkräften einer Nation und den damit verbundenen Regierungsstellen herausgegeben werden, enthalten ähnliche Desinformationen. Im Laufe der Zeit behandeln die Historiker das Material wie ein Evangelium und widersetzen sich jeder Anfechtung der Richtigkeit des Inhalts.

Anfang 1946 sahen sich die amerikanischen Behörden in der Region River Plate mit einem sehr schwierigen Problem konfrontiert, das sie aus politischen Gründen erklären mussten, aber nicht konnten. Im Prinzip wurde das Problem durch die argentinische Bürokratie und die Art und Weise, wie die argentinischen Behörden diese gelegentlich umgehen, verursacht.

Zunächst ist es notwendig, die vorherrschende Situation darzustellen. Als **U-530** am 10. Juli 1945 in Mar del Plata kapitulierte, war das Dokument, das die Anwesenheit der Besatzung auf argentinischem Boden erlaubte, die Kapitulationsurkunde mit den Namen der Besatzung. Diese Urkunde wurde vom Kommandanten des Bootes unterzeichnet und vom Kommandanten des Marinestützpunktes Mar del Plata gegengezeichnet, der die Kapitulation des U-Bootes akzeptierte. Das Dokument bescheinigte der Besatzung von **U-530** das Recht, sich als Kriegsgefangene in Argentinien aufzuhalten.



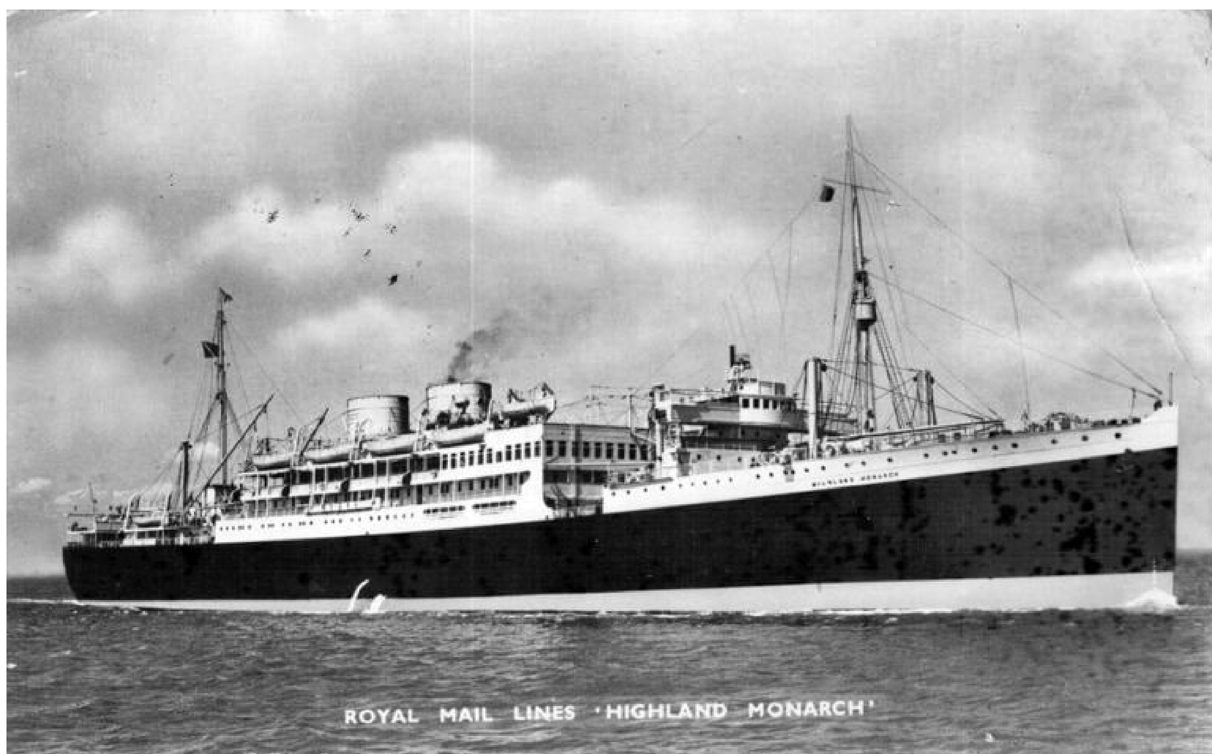
Seltenes Bild von U-530: Einlaufen in den Hafen von Mar del Plata
Auf dem Foto steht geschrieben: "Mar del Plata, 11. Juli 1945 - U530 - 700 Tonnen - Länge 73 Meter - 6 Meter Breite - 13 Fuß Tiefe"

Am 17. Juli 1945 unterzeichneten Präsident Farrell und Vizepräsident Perón den Präsidialerlass 16.162, mit dem die Besatzung von **U-530** aus Argentinien in die Obhut der Vereinigten Staaten übergeben wurde. Die Männer wurden nach Washington DC ausgeflogen und kamen von dort aus in ein Kriegsgefangenenlager in Fort Hunt, Virginia. Die Besatzung von **U-977** machte einen Monat später die gleiche Erfahrung.

Zu dieser Zeit fanden in Washington Verhandlungen zwischen dem OSS und dem ehemaligen Abwehrchef General Reinhard Gehlen statt. Das Ergebnis: Im November 1945 wurden die Besatzungen von **U-530** und **U-977** freigelassen und in New York auf ein Schiff nach Deutschland gebracht. Der britische Geheimdienst war nicht davon überzeugt, dass alles aus den Männern herausgeholt worden war, was herausgeholt werden konnte, und so wurden sie in Antwerpen vom Schiff geholt und zur weiteren Befragung nach London gebracht. Schäffer und Wermuth wurden Mitte 1946 freigelassen, aber die Besatzungen blieben bis 1947 in Gefangenschaft. Das Material, das die Briten bei diesen Verhören erlangten, ist so sensibel, dass es erst im Jahr 2020, also fünfundsiebzig Jahre später, freigegeben werden kann. Wie in diesem Buch angedeutet, muss der wahre Zweck von **U-530** und **U-977** am Ende des Zweiten Weltkriegs noch offiziell enthüllt werden.

In allen Phasen ihrer Gefangenschaft in Argentinien wurde die Anwesenheit der Besatzungen von **U-530** und **U-977** durch ein offizielles Dokument in Form eines Präsidialdekrets oder eines diesem Dokument gleichgestellten Schriftstücks genehmigt. Das ist wichtig zu wissen, um die Geschichte fortzusetzen.

Zu Beginn des Jahres 1946, wurde von den Vereinigten Staaten beschlossen, die verbliebene Besatzung der **ADMIRAL GRAF SPEE** nach Deutschland zurückzuschicken. Die argentinische und uruguayische Regierung wurde gezwungen, unabhängig davon, ob sie mit einheimischen Frauen verheiratet waren oder nicht. (9) Die Männer und ihre Familien wurden am 7. Februar nach Campo de Mayo außerhalb von Buenos Aires gebracht, um dort auf die **HIGHLAND MONARCH** zu warten, die eine Ladung Gefrierfleisch geladen hatte. Eine Abordnung der Royal Marines vom Kreuzer **AJAX** stand bereit, um sie in Empfang zu nehmen.



Die Highland Monarch wurde 1928 für die Nelson Line gebaut. Sie ging 1932 mit der Übernahme der Nelson Line an die Royal Mail über und wurde 1960 abgewrackt.

Um ein Uhr am Nachmittag des 15. Februar 1946 wurde das Kontingent von 811 Männern *"unter Protest und öffentlichem Protest"* an den Kai geführt. Die Offiziere der argentinischen Armee, die die Gefangenen zum Landungssteg des Schiffes brachten, sammelten alle Ausweispapiere ein und warfen sie in eine einzige große Tasche, die sie dem Offizier der Royal Marines übergaben, als das Schiff gerade ablegen wollte. Auf diese Weise konnten die Identitäten der Männer nicht mit den Dokumenten abgeglichen werden, und der britische Marineattaché am Kai vermutete sofort, dass es *"zu Vertauschungen gekommen sein muss"*. Dreiundsiebzig weitere Männer der **GRAF SPEE** kamen in Montevideo an Bord.

Laut Newton (10) wurde bei den Identitätskontrollen auf der Reise nach Europa entdeckt, dass sechsundachtzig U-Boot-Männer mit den **ADMIRAL GRAF SPEE**-Gefangenen repatriiert wurden: *"Es war nicht klar, wann und wie sie nach Argentinien gelangt waren, um von dort repatriiert zu werden."*

In seinem späteren CEANA-Bericht (11) fügte er einen Zusatz zu dieser Aussage hinzu, dass diese sechsundachtzig U-Boot-Männer *"...nicht notwendigerweise zusammen mit den **GRAF SPEE**-Matrosen an Bord der **HIGHLAND MONARCH** verschifft wurden"*, aber das ändert nichts an der Tatsache, dass sie nach Deutschland zurückgeführt wurden und *"es nicht klar war, wann und wie sie nach Argentinien kamen, um von dort aus repatriiert zu werden."*

Die US-Behörden in der Region River Plate konnten keinen Präsidialerlass oder eine Urkunde über die Übergabe der U-Boote entdecken, die diese Männer nach Argentinien brachten, so dass sie sich offenbar illegal in Argentinien aufhielten. Solange keine gegenteiligen Beweise vorliegen, kann daraus nur gefolgert werden, dass diese sechsundachtzig U-Boot-Männer heimlich und mit dem stillschweigenden Einverständnis der argentinischen Behörden von ihren U-Booten in Argentinien an Land gegangen sind.



Sechsundachtzig (86) Männer sind die ungefähre Anzahl von zwei U-Boot-Besatzungen.
Hier als Beispiel ein Gruppenfoto der Mannschaft von U-300.

Anmerkungen:

(1) Nicht zu verwechseln mit dem Typ VII-C-Boot U-235 (Huisgen), das in der Ostsee zu Übungszwecken eingesetzt wurde. Dieses Boot wurde am 14. April 1945 irrtümlich von dem deutschen Torpedoboot T-17 vor der Nordspitze Dänemarks versenkt. Es gab keine Überlebenden.

(2) Hirschfeld, Wolfgang: Feindfahrten, Neff Verlag, Wien 1983: Hirschfeld/Brooks: Hirschfeld - The Story of a U-Boat NCO 1940-1946, Pen & Sword/USNIP 1997, S.199.

(3) Brief von Professor Rohwer an Hirschfeld, 28. März 1996, siehe Brooks/Hirschfeld ebd., S. 199, 228, 231. Es ist erwiesen, dass Japan diesen Antrag 1943 gestellt hat. Laut John W. Dower (zitiert nach Showashi no Temo - "The Emperor and Showa History"), veröffentlicht in Tokio 1968, Band 4, S. 146-148, wurden Japan insgesamt zwei Tonnen Uranoxid versprochen, die in zwei U-Booten verschickt werden sollten. Siehe auch: John W. Dower, Japan in War and Peace, New Press, 1993, S. 80.

(4) Brief von Kunihiko Kigoshi an den US-Autor Joseph Mark Scalia, 7. August 1998, abgedruckt in Sidney Trevethan: The Controversial Cargo of U-234, (unveröffentlichtes Manuskript), Revision 13, Januar 1999.

(5) Bericht über die Befragung der Besatzung von U-234, 27. Juni 1945 OP-16-Z, letzte Seite.

(6) Jochen Brennecke: Haie im Paradies - der deutsche Ubootkreig in Asiens Gewässern 1943-1945, Heyne Verlag München, 1973, S.26-34.

(7) Siehe Salinas und de Napoli: Ultramar Sur, Ed Norma, Buenos Aires, 2002, S.253-254; auch Jorge Camarasa, Puerto Seguro, Norma, Buenos Aires 2006, S.214. Kopien dieses Dokuments befinden sich im Besitz der genannten Autoren. Für die Freigabe bestimmter Dokumente gelten in Argentinien besondere Regeln. 2003 reiste Jorge Camarasa nach Ascochinga, um diesen Bericht zu recherchieren. Dorfbewohner bestätigten, dass ein Deutscher namens Otto Rehklau oder Otto Freider, ein Spezialist für schwere elektrische Maschinen, seit den frühen 1950er Jahren das *"große Haus auf dem Bergrücken"* bewohnte, das oft für Nazi-Treffen genutzt wurde. Er starb dort 1984 an einem Herzinfarkt und seine Leiche wurde an einen unbekannten Ort gebracht.

(8) Salinas, ebd., S. 434 usw.

(9) Nachdem sie nach Deutschland zurückkehrten, genehmigte die argentinische Regierung sofort alle Anträge der GRAF SPEE-Männer, die als Einwanderer nach Argentinien zurückkehren wollten.

(10) Newton, Professor Ronald: El cuarto lado del tríángulo [Die vierte Seite des Dreiecks], Panamericana, Buenos Aires, 1995, S. 336 und 424.

(11) Newton, Professor Ronald: Actividades clandestinas de la marina alemana en aguas argentinas [Die geheimen Aktivitäten der deutschen Marine in argentinischen Gewässern], CEANA Report 1998, Text und Fußnote 50.

KAPITEL ZEHN

Die Geheimnisse der Fahrt von U-977


Der "Graue Wolf"; Kommandant Schaeffer nach einer langen Reise

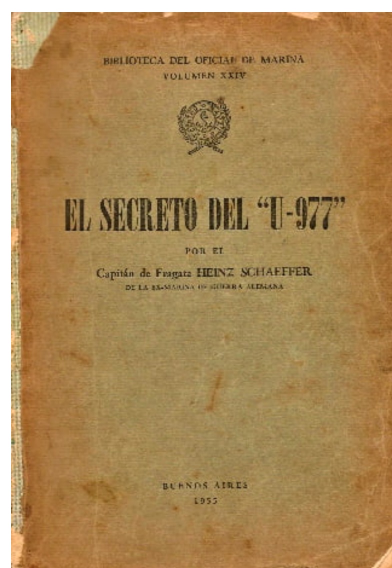
"Ich bin nur einer der unbekannten jungen deutschen Überlebenden des Zweiten Weltkriegs. Zusammen mit meiner Generation würde ich nichts sagen, wenn das möglich wäre; wenn das Geheimnis von U-977, dessen letzter Kommandant ich war, nicht gelüftet werden dürfte..."
Heinz Schäffer, *El Secreto del* **U-977**, HIMSA Editorial, Buenos Aires 2006.

"Kommandant, wenn diese Karte stimmt, waren Sie nicht näher als fünfzig Meilen am Äquator, als der brasilianische Dampfer ***BAHIA*** *dort am 4. Juli 1945 versenkt wurde!"* Fregattenkapitän Mallea, Hafenmeister der Marine in Mar del Plata: *El Secreto del* **U-977**, S.19.
"Ein dreifaches Hoch auf unser treues und unverwundbares ***U-977****! Hurra! Hurra! Hurra!"* Heinz Schäffer, ebd., an seine Besatzung in Mar del Plata, 17. August 1945.

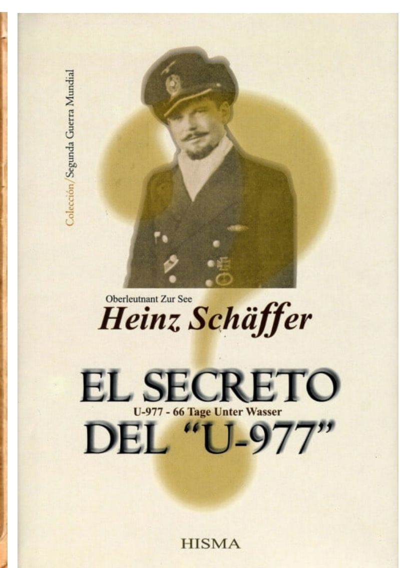
Nach seiner Entlassung aus alliierter Gefangenschaft im Jahr 1948 wurde Heinz Schäffer, der ehemalige Kommandant von **U-977**, von der argentinischen Republik als Einwanderer aufgenommen. Dann begann er, seine Memoiren zu schreiben. Um *"das Geheimnis von* ***U-977*** *zu lüften"*, bereitete er das Manuskript auf eine besondere Art und Weise vor, damit diejenigen, die es verstehen konnten, es auch verstehen würden. Da war die Fantasiereise, bei der **U-977** im Kriechgang nach Argentinien kam und 66 Tage unter Wasser mit dem Schnorchel verbrachte, was die Bewunderung und Sympathie aller erregte, und in die Erzählung der Fantasie sind die wahren Fakten der Reise eingewoben, auf der **U-977** mit einer riesigen Ladung an Bord zu den Kapverden und zum Äquator raste, am 4. Juli 1945 die Linie überquerte und 44 Tage lang im Südatlantik und in der Argentinischen See unterwegs war, bevor es in Mar del Plata kapitulierte.

Als das Buch 1950 weltweit veröffentlicht wurde (1), blieb aus politischen Gründen nur die Fantasiereise übrig, die seitdem von der ganzen Welt als Evangelium akzeptiert wird. Doch selbst aus den Berichten der argentinischen Marine und der US Navy über die Verhöre Schäffers geht nicht hervor, dass er jemals etwas Derartiges getan hat, und der Zeitrahmen lässt keine Möglichkeit für eine 66-tägige Fahrt immer unter Wasser zu.

1955 übersetzte und veröffentlichte die argentinische Marine das Originalbuch privat und nur für den internen Umlauf und als Referenz. Das Buch *El Secreto del* "**U-977**" erschien in den Regalen der argentinischen Marinebibliothek als Band XXIV und trug den Vermerk:
"Diese Übersetzung und dieser Abdruck sind vom Autor nur für das Personal der argentinischen Marine genehmigt".
Im Jahr 2006 beschloss die argentinische Marine, ihre Übersetzung aus dem Jahr 1955 über den HIMSA-Verlag zu veröffentlichen, so dass sie nun für die breite Öffentlichkeit auf Spanisch erhältlich ist. Diese Originalversion, die nun zusammen mit den Vernehmungs-



Originalausgabe von 1955, aus der Marineoffiziersbibliothek Argentinien



Ausgabe von 2006 mit 240 Seiten und 30 Fotos, Herausgeber Hisma

berichten der Marine gelesen werden kann (2), liefert eine ganz andere Geschichte als das, was die Historiker bis heute gerne servieren.

Schäffer war ein Berliner, geboren am 28. April 1921. Er wurde Ende 1938 als Seekadett aufgenommen. (3) Nachdem er sein Offizierspatent erhalten und auf einem Minenräumboot im Kanal Dienst getan hatte, trat er im Mai 1941 in den U-Boot-Flottille ein. Er machte sechs volle Patrouillen an Bord von **U-561** (Mai 1942) und vier unter Heinz Fenn als IWO an Bord von **U-445** (Oktober 1943). Im Laufe des Jahres 1944 qualifizierte er sich als U-Boot-Kommandant und kommandierte das Jahr über **U-148**, das der 21. U-Bootflottille in Pillau, die nichts anderes tat, als Männer für das Kommando auszubilden. Zu Weihnachten 1944 wurde Oberleutnant Schäffer das Kommando über das mit Schnorchel ausgestattete Typ VII-C Boot **U-977** übertragen.



Dieses Boot wurde vom 6. Mai 1943 bis Dezember 1944 von Kapitänleutnant Hans Leilich kommandiert, als das Kommando auf Oberleutnant zur See Heinz Schäfer überging.

Er kam mit dem Boot im März bei Blohm & Voss in Hamburg an, obwohl er laut US Navy Report bereits am 20. Februar in Hamburg war und das Boot zwischen dem 26. und 30. März auf der Howaldt-Werft, *"um den Schnorchel einzubauen"*, der laut Schäffer bereits eingebaut war, als er das Kommando über das Boot in Pillau übernahm. Anfang April 1945 wurde das Boot der 31. U-Ausbildungsflottille in Hamburg zugeteilt, *"bereit"*, aber nach Schäffers Meinung nicht einsatzbereit. Er beklagte sich darüber, dass *"die Batteriekapazität nur 70 % betrug"*, *"die Hauptkupplungen waren seit über einem Jahr im Einsatz und konnten jeden Moment Probleme machen"*, er wollte *"Schutzpanzerung"*, *"ein neues Radar"* und etwas Zeit für die *"Einarbeitung der Mannschaft"*, da *"nicht alle Männer an Bord mit dem Boot vertraut waren"*. Seine Anträge wurden *"wegen Materialmangels"* abgelehnt und er wurde nach Kiel beordert, um sich auf das Auslaufen vorzubereiten.

Wenige Stunden nach dem Einlaufen in Kiel ging er an Bord des Hauptquartiers zu einer Konferenz mit Admiral Dönitz, der sich seine Beschwerden anhörte und ihm dann den Befehl für die Operation Southampton gab.

Er sollte mit seinem alten Boot vom Typ VII-C um Schottland herumfahren, die Irische See hinunter, um die Spitze Cornwalls herum, den Kanal hinauf zur Isle of Wight fahren, in den Hafen von Southampton einlaufen und dort *"wenn möglich"* die Schifffahrt angreifen. Eine solche Operation war für ein ausgedientes Boot vom Typ VII in dieser Phase des Krieges offensichtlich ein Selbstmordkommando. Die neuen Boote vom Typ XXIII, die jetzt in Dienst gestellt wurden, waren speziell für diese Art von Abenteuern gebaut worden, ***und hier muss man vermuten***, dass hinter der Operation Southampton mehr steckte, als man auf den ersten Blick sieht.

Schäffer beschloss nun, seiner Mutter in Berlin einen letzten Besuch abzustatten, um sie davon zu überzeugen, Berlin vor der Ankunft der Russen zu verlassen, und angeblich traf er auf der Zugfahrt zufällig einen Waffen-SS-Offizier, der ihm von den neuen supergeheimen Waffen erzählte, die das Reich im Begriff war, einzusetzen, und ihn ins Waffen-HQ in Berlin einlud, um sich die außergewöhnlichen Möglichkeiten mit eigenen Augen anzusehen. Warum er diese pantomimischen Szenarien in seinem Buch aufführt, ist schwer zu ergründen. Der einzig denkbare Grund für einen SS-Offizier, einen U-Boot-Kommandanten ins Hauptquartier der Waffen-SS einzuladen, um geheime Waffen zu sehen, wäre, wenn er sie auf seinem Boot installieren und über ihre Funktionsweise berichten sollte. Zu gegebener Zeit traf Schäffer ein, wurde dem kommandierenden Offizier vorgestellt und die Vorführung begann. *"Es herrschte eine solche Zuversicht auf den Endsieg, wie ich sie noch nie erlebt hatte, nicht einmal am Ende des Frankreichfeldzugs"*, schrieb er. Ihm wurden Fotos der seltsamsten Geräte gezeigt, darunter auch die sogenannte *"Todesstrahl-Gerät"*, die er am nächsten Tag in Betrieb sehen sollte, aber Schäffer entschuldigte sich aus Zeitmangel. Nachdem er seine Mutter besucht hatte und es ihm nicht gelang, sie zu überzeugen, Berlin zu verlassen, kehrte er nach Kiel zurück.

Was kann diese *"Todesstrahl-Gerät"* gewesen sein? Aus einem USAF-Bericht ist bekannt, dass die deutschen Bodentruppen ein *"Störphänomen"* gegen alliierte Flugzeuge einsetzten. *"So unglaublich es auch erscheinen mag, dass vom Boden aus bis zu einer Höhe von 30.000 Fuß* [9144 Meter] *genügend magnetische Energie projiziert wird, um das Funktionieren des Zündsystems eines Flugzeugs zu stören, so wird doch angenommen, dass die oben genannten Beweise die Erwägung von Gegenmaßnahmen für einen solchen Zustand rechtfertigen..."* (4)



Für die erwähnte Ausgabe 53 fand ich kein Bild

Parallel zu diesem Bericht scheint es wahrscheinlich, dass die *"Interferenzphänomene"* für den Einsatz an Bord von U-Booten, die sich auf wichtigen Reisen befanden oder zu Versuchszwecken in feindliche Häfen einliefen, verfeinert worden waren. Ein Mann, der uns einen interessanten Bericht über solche Phänomene liefert, ist der ehemalige Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld (5), der im März 1945 als leitender Funktelegrafist an Bord von **U-234** auf dem Weg nach Japan mit strategischem Kriegsmaterial war.


Heinz Schlicke

Dieses Boot vom Typ X-B war von einem Minenleger zu einem Frachtschiff umgebaut worden. Elf militärische oder technische Passagiere, darunter zwei Japaner, gingen in Kiel an Bord. Entgegen der üblichen Praxis stand die Fernmeldestelle unter der Leitung eines Wissenschaftlers, Dr. Heinz Schlicke, einem Spezialisten für Radar, Infrarot und Peilung, der für die Reise den Ehrenrang eines Fregattenkapitäns (S) erhalten hatte.

Am frühen Morgen des 26. März 1945 liefen **U-234** (Kapitänleutnant Heinrich Fehler) und sein Minensuchboot von der Strander Bucht aus, begleitet von drei U-Booten als zusätzliche Eskorte. Diese Boote waren das Typ VII-C **U-1107** (Parduhn), Typ IX-C **U-516** (Petran) und das Typ VII-C/41 **U-1274** (Fitting). Sobald sie den Großen Belt verlassen hatten, entließ Fehler den Minenleger und schloss mit den U-Boot-Eskorten auf. Obwohl **U-234** siebzehn Knoten fahren konnte, war Fehler gezwungen, mit zehn Knoten zu fahren, der Geschwindigkeit des langsamsten der drei U-Boot-Begleiter. Diese anderen Boote sollten **U-234** nach Norwegen begleiten und sofort nach Kiel zurückkehren. Die spannende Frage ist, warum eines dieser Geleitboote nur zehn Knoten fahren konnte. Hatte es schwere elektrische Geräte an Bord, von denen wir nichts wissen sollen? In seinem Buch weicht Hirschfeld der Frage nach diesem langsamen Vorankommen aus, indem er fälschlicherweise angibt, dass es sich bei den drei Geleitbooten um Boote vom Typ XXIII handelte, deren Höchstgeschwindigkeit an der Oberfläche zehn Knoten betrug.

Der erste Vorfall ereignete sich folgendermaßen. Gegen 1500 Uhr am 27. März 1945 wies Dr. Schlicke Oberstabsfeldwebel Hirschfeld an, *"das Reserve-Radar"* einzuschalten. Ein paar Minuten später wurden drei feindliche Flugzeuge gesichtet, die sich schnell näherten. Als die Entfernung auf 3000 Meter gesunken war, befahl Fehler der Flak, zu schießen. Hirschfeld sagte:

"Die Flakschützen reagierten nicht und es blieb ruhig. Ich sprintete zur Brücke und hörte, wie Fehler die Geschützmannschaften lautstark beschimpfte. Jeder

Die Männer jagen an die Geschütze. »Drei Maschinen im Anflug von vorn.« Dr. Schlicke steht hinter mir. »Soll ich einschalten?« Er nickt. »Ein neues Rohr kann ich in Oslo besorgen.« Ich schalte ein, aber als der Bildschirm endlich anzeigt, sind die Maschinen schon auf 5000 Meter heran. Ich gebe sofort die genauen Werte zur Brücke hinauf. »Entfernung 3000 Meter!« Dann höre ich durch das Sprachrohr das Kommando: »Feuer frei!«

Es bleibt aber alles ruhig; die Flak schießt nicht. Die Maschinen fliegen jetzt an Steuerbord auf 2000 Meter vorbei. Ich jage zum Turm hinauf. Der Kommandant geht auf den Wintergarten und nimmt sich die Flak-Mannschaft vor. Jeder auf der Brücke hat den Feuerbefehl gehört, nur die Männer an den Geschützen auf dem ersten und zweiten Wintergarten nicht; eine Panne, die schwerwiegende Folgen hätte haben können.

Auch hier weicht die deutsche Version bei wichtigen Details von der englischen ab.


Hein Hellendoorn

auf dem Oberdeck des Bootes hatte den Befehl zum Feuern gehört, außer den Kanonieren. Zu unserem Erstaunen flogen die feindlichen Flugzeuge weiter, scheinbar in Unkenntnis einer Reihe von vier U-Booten unter ihnen."

Als ich Hirschfeld zu diesem Vorfall befragte, gab er mir zu verstehen, dass er nicht direkt dem IIWO, sondern Dr. Schlicke unterstellt war. Er dachte, dass die Flakbesatzung von Kapitänleutnant Heinrich Hellendorn, dem Spezialisten für Marineflak, kontrolliert wurde und dass die Flak den Befehl hatte, nur Hellendorn in allem zu gehorchen und den Kommandanten zu ignorieren. Das war eine unerhörte Situation auf einem U-Boot.

Der zweite Vorfall ereignete sich um Mitternacht vor Frederikshavn. Ein deutscher Handelskonvoi auf dem Weg nach Süden, der aus vier Dampfern bestand und von modernen Torpedobooten eskortiert wurde, wurde von Bomberflugzeugen in sternenklarer See angegriffen. Während die vier U-Boote, die das vorrangige Ziel waren, zusahen, explodierte ein Munitionsschiff. Hirschfeld:
"Unser Radar zeigte eine Vielzahl von Kontakten an allen Punkten des Bildschirms. Im Kattegat wimmelte es von feindlichen Flugzeugen. Fehlers Flakbesatzungen warteten unbeweglich an ihren Waffen... Als Nächstes entdeckte das Radar ein Flugzeug, das sich in niedriger Höhe von Westen her näherte. Die Spur erschien, als der Kontakt etwa 5500 Meter entfernt war und fast die Meeresoberfläche streifte..."

Ich muß an U 843 unter Kapitänleutnant Oskar Herwartz denken, den wir von Japan heimkehrend in Christiansand trafen. Ihm und seinen Männern war es gelungen, ohne moderne Hilfsmittel durch die Enge Island–Färöer in die Nordsee durchzubrechen. Sie waren über ein Jahr draußen gewesen und freuten sich, in die Heimat zurückzukehren. Vom Oberfunkmeister dieses Bootes erhielt ich wertvolle Informationen über die Standorte der Funkpeilstationen auf dem Weg durch Südatlantik und Pazifik bis Japan. Es waren sehr gute Navigationshilfen. Die Männer von U 843 verließen uns lachend und guten Mutes, aber am 9. April 1945 wurden sie im Kattegat, östlich von Frederikshavn, von mehreren Flugzeugen angegriffen und versenkt.

Das ist alles, was in der deutschen Ausgabe steht. Danach fehlen ca. 4 Seiten bis eine nächste Übereinstimmung mit dem englischen Buch vorhanden ist. Das deutsche Buch ist offensichtlich sehr stark verändert/zensiert.

Hirschfeld richtete den Radarstrahl auf den Angreifer und bei 3000 Metern: *"Das Flugzeug drehte unerklärlicherweise von seinem direkten Kurs auf uns ab. Bei 5500 Metern verschwand es vom Bildschirm... Flugzeuge kreisten weiter am Himmel und nach dreißig Minuten kam ein weiterer Anflug von Westen. Als sich der Radarstrahl voll auf den ankommenden Bomber konzentrierte, verschwand er in 3000 Metern Entfernung. Das Spiel ging die ganze Nacht so weiter: Es wiederholte sich dreimal. Es kann kein Zufall gewesen sein, aber ich habe nie genau herausgefunden, welchen Effekt dieser Trick auf dem feindlichen Radarschirm hatte. Bei Tagesanbruch war alles vorbei. Die vier U-Boote fuhren unversehrt in den Oslofjord und gingen vor Anker."*

Die wichtigsten Punkte, die aus den oben genannten Vorfällen hervorgehen, sind die folgenden:
1. Die vier U-Boote haben zu keinem Zeitpunkt das Feuer eröffnet;
2. Bei jedem Vorfall richtete Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld den *"Radarstrahl"* auf die sich nähernden Flugzeuge.

Wenn Hirschfeld das tat, drehten die Flugzeuge immer bei 3000 Meter ab und verließen den Bereich. Daraus lässt sich schließen, dass 3000 Meter die Grenze des *"Störungsphänomens"* war und die Flugzeugbesatzung an diesem Punkt plötzlich die Nachricht erhielt, dass sie in unmittelbarer Gefahr war. Da die Flugzeuge daraufhin sofort abflogen, muss diese unmittelbare Gefahr eine Art Bedrohung für Leib und Leben der Flugzeugbesatzung durch das Störphänomen gewesen sein, daher der Begriff *"Todesstrahl"*.

Da die vier U-Boote nie auf die Flugzeuge schossen und ein Offizier eigens dafür eingesetzt wurde, an den Flakgeschützen für Disziplin zu sorgen und sicherzustellen, dass der Kommandant sich nicht dazu hinreißen ließ, in der Hitze des Gefechts das Feuer zu eröffnen, muss es auch gefährlich gewesen sein, aus dem Schutz des *"Phänomens"* heraus zu schießen. Der Hauptzweck des Störphänomens war also defensiv.

Heinz Schäffers unmittelbare Befehle lauteten, **U-977** nach Norwegen zu bringen, um die Betankung abzuschließen und ein paar Tage lang mit dem neuen Schnorchel zu üben. Auf dieser Reise sollte es einen Zwischenstopp in Frederikshavn in Dänemark geben, um aufzutanken. Laut den offiziellen Aufzeichnungen lief **U-977** am 13. April 1945 aus. In Frederikshavn wurde eine so große Menge an Proviant "*und allem Erdenklichen*" geladen, dass der Chefingenieur gegen das "*übermäßige Gewicht*" protestierte, weil es ein sicheres Untertauchen schwierig oder unmöglich machen könnte. Schäffer erklärte außerdem (6), dass er "*in den Tagen vor der Niederlage nur 80 Tonnen Treibstoff erhielt. Die deutschen Reserven waren erschöpft und die synthetischen Produktionsanlagen und Eisenbahnverbindungen zerstört*", während er den Vernehmungsbeamten der argentinischen Marine erzählte, dass der zwar über Bunker für 130 Tonnen verfügte, aber "*der Chefingenieur aber anordnete, dass er nur 80 Tonnen, also 61,5 Prozent der Kapazität, laden sollte, um die Stabilität des Bootes zu gewährleisten.*" (7)

Dies ist damit zu erklären, dass der Zwischenraum für ausreichenden Auftrieb sorgen sollte, um den oberen siebten Teil des Rumpfes über Wasser zu halten.

Das argentinische Verteidigungsministerium hat vor kurzem weitere Details über **U-977** in seinem Archiv 35275/07 veröffentlicht. Ein Foto des Kommandoturms zeigt drei Antennen von Interesse. Die Argentinier bemerkten erstaunt, dass es schwer zu verstehen sei, warum ein Boot aus einer Ausbildungsflottille, das angeblich nach Beendigung der Feindseligkeiten aus Europa entkommen war, um eine bessere Behandlung für die Besatzung zu erreichen, wie Schäffer behauptete, mit hochmodernen funktechnischen Geräten ausgestattet sein sollte, von denen eines bis heute auf der streng geheimen Liste steht.



U-977 mit aufgestelltem Schnorchel

Der Urkunde zur Übergabe des Bootes ist eine Liste der zweiunddreißig Besatzungsmitglieder an Bord von **U-977** beigefügt. Auf dieser Liste sind vier Männer aufgeführt, die den Spezialkurs für Elektrizität und den Kurs für schwere elektrische Maschinen auf dem U-Boot bestanden hatten. Diese vier Männer waren:

Funkobergefreiter Harry Hentschel,
leitender Funktelegrafist: Obermaschinist Hans Krebs,
Maschinenobergefreiter Kurt Nittner und
Maschinengefreiter Gerhard Höfler.

Die Argentinier hielten es nicht für nötig, all die anderen Kurse zu erwähnen, die die Besatzung möglicherweise belegt hatte.

Auf dem vom Heck von **U-977** aus aufgenommenem Bild des Kommandoturms ist zu erkennen, dass die interessanten Positionen in der Luft mit einer Nummer markiert sind, aber die dazugehörigen Berichte, auf die sich die Nummern beziehen, bleiben geheim. Die am Schnorchelkopf angebrachte "Fu-M-B"-Antiradarvorrichtung war von einem Typ, von dem man annahm, dass er nicht allgemein für Boote des Typs VII verwendet wird. Sie ist auf dem zweiten Foto des Schnorchelturms zu sehen. Der Zweck der großen Antenne, die an der D/F-Schleife angebracht ist, ist unbestätigt.

Die dritte wichtige Antenne kann in der Akte des Ministeriums eingesehen, aber nicht fotokopiert werden. Diese Antenne war zu groß, um sie auf der Brücke zu verstauen, und ihre Größe und grobe Form lässt sich an den Abmessungen des Bereichs auf der oberen Geschützplattform erahnen, was von der Zensur geschwärzt wurde. Diese Antenne ist halbkreisförmig, war drehbar und hatte eine veränderliche Parabolform.



Keiner der befragten britischen und amerikanischen Experten konnte einen Vorschlag zu ihrem Zweck machen. Wir stellen außerdem fest, dass Wolfgang Hirschfeld keinerlei Beschreibung des mysteriösen Geräts lieferte, dessen Strahlen er von **U-234** aus auf ankommende Flugzeuge richtete, und da **U-977** die gleichen glücklichen Ergebnisse gegen Flugzeuge erzielte wie **U-234**, scheint es fair, ***anzunehmen***, dass dies die Antenne für das *"Todesstrahl-Gerät"* war und an Bord von **U-977** angebracht wurde, sobald die drei Eskorten von **U-234** es Ende März 1945 aus Norwegen zurückbrachten. Sie wäre für die Operation Southampton unverzichtbar und das eigentliche Ziel der Operation gewesen.

Wie bei **U-234** war die Reise nach Norwegen extrem gefährlich, weil die Briten das Kattegat streng überwachten. Alle deutschen U-Boote, die auf dem Weg zur Front waren, mussten es durchqueren. Der Sektor war sehr schmal, stark vermint und konnte leicht blockiert werden: *"Mehr als die Hälfte der auslaufenden U-Boote ging hier auf ihrer ersten Fahrt nach Norden verloren, vor allem, weil sie bei Luftangriffen nicht in vermintem Gebiet tauchen konnten."*

Raus aus Frederikshavn: *"Kaum sind wir aus dem Geleit entlassen, als auch schon feindliche Flugzeuge im Radarabwehrgerät gemeldet werden. Wir schätzen zwölf. Sie kommen rasend schnell näher. Wenig Wasser, Minen. Es brummt. Wir werden umkreist. Anscheinend will man uns genau erfassen oder vor dem Angriff Verstärkung abwarten. Wir sind auf neuartige Raketengeschosse gefasst. Sie werden aus den Tragflächen gefeuert... Aufgetaucht wären wir unrettbar verloren. Ich gebe trotz Minengefahr Tauchalarm. Es geht gut. Jedes Mal, wenn wir unser Fu-M-B aus dem Wasser stecken, meldet es in der Nähe befindliche Flugzeuge. Scheinbar kennen sie unseren Weg und verfolgen uns."* (8)

Die Verblüffung der alliierten Flugzeuge angesichts eines einzigen aufgetauchten U-Boots ist interessant. Nicht weniger als zwölf von ihnen kreisten, *"anscheinend will man uns genau erfassen"*, was darauf hindeutet, dass sie es entweder nicht auf ihren Instrumenten oder durch ihre Ferngläser sehen konnten oder dass sie sich nicht trauten, in das Störungsphänomen einzudringen oder darauf zu schießen. Wenn sie, wie Schäffer behauptet, *"Verstärkung abwartend"*, wie viele Flugzeuge waren dann noch nötig, um **U-977** anzugreifen?

U-977 kam sicher in Horten und am 26. April in Christiansund Süd an. Am 1. Mai kam die Nachricht von Hitlers Tod und dass Admiral Dönitz den Oberbefehl über die Wehrmacht übernommen hatte.

"Unser Leitender Ingenieur hat inzwischen „Schnorcheln" gelernt. Wir sind auslaufbereit. Allerdings fangen, wie vorauszusehen war, die Dieselkupplungen zu schleifen an. Wir melden es nicht, denn es liegt uns daran, an die Front zu kommen. Fronteinsatz bedeutet für uns eine klare Aufgabe und überantwortet uns nicht dem Durcheinander chaotischer Zustände und sich überschlagender Befehle."

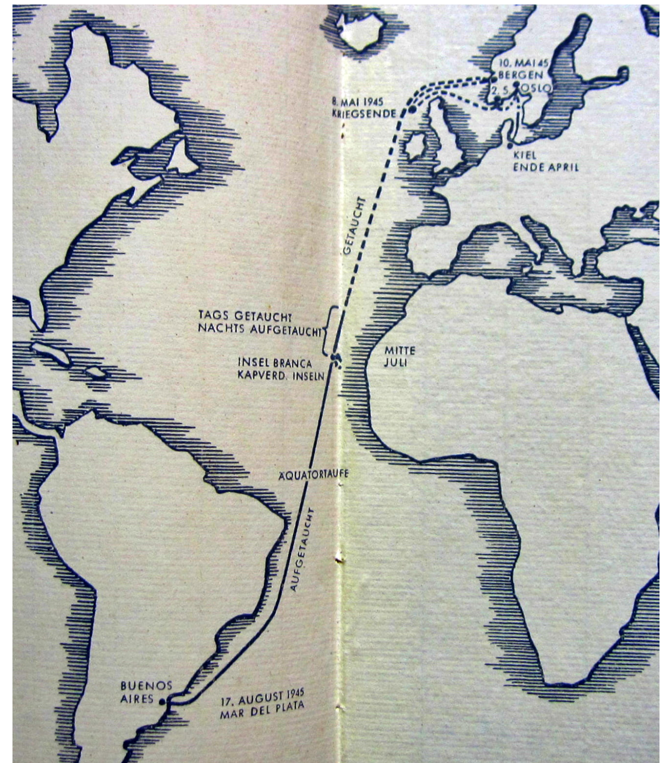
U-977 führ am 2. Mai 1945 von Bergen in den Hafen von Southampton. *"Ein paar Tage nach dem Auslaufen verloren wir das Hauptperiskop durch die Nachlässigkeit der IWO. Das war ernst, denn es war für die Navigation mit dem Schnorchel unerlässlich. Beim Schnorcheln wären wir ohne es blind gewesen. Das Himmels-Periskop war kein Ersatz."* (9)

Am 4. Mai notierten die Telegrafisten Dönitz' Tagesbefehl an die U-Boot-Flottille, die Feindseligkeiten einzustellen, woraufhin **U-977** die Operation Southampton aufgab und zur norwegischen Küste zurückkehrte. Als es am 10. Mai 1945 an die Küste bei Bergen zurückkehrte,

meldeten sich sechzehn Besatzungsmitglieder freiwillig, um an Land zu gehen, so dass 32 Mann übrig blieben, um das Boot nach Argentinien zu segeln.

Die rätselhafte Reise von U-977 von Bergen nach Mar del Plata, Argentinien

"66 Tage unter Wasser" von **U-977** ist eine Fiktion. In *El Secreto del* **U-977** erklärte Heinz Schäffer: *"Nachdem ich das Boot am 17. August 1945 auf dem Stützpunkt Mar del Plata übergeben hatte, ging ich in die Offiziersmesse des Küstenwachtkreuzers **GENERAL BELGRANO**, wo ich aufgefordert wurde, den argentinischen Marinebehörden meine Reise anhand der Seekarten und astronomischen Handbücher, die ich ihnen vorgelegt hatte, zu erklären. Das erste, was der Flottillenkommandant wissen wollte, war, warum ich mein U-Boot nicht vor der Küste versenkt hatte. Ich antwortete, dass wir sonst alle Möglichkeiten verloren hätten, die Wahrheit über unsere Reise zu erklären. Aus seiner Antwort schloss ich, wie wichtig es war, dass wir unsere Haltung klar begründen: 'Kommandant, es besteht der starke Verdacht, dass Ihr Boot vor einigen Tagen den brasilianischen Kreuzer **BAHIA** versenkt hat. Außerdem wird vermutet, dass Sie Adolf Hitler, Eva Braun und Martin Bormann an Bord hatten und sie im Süden unseres Kontinents an Land gebracht haben. Zuerst müssen wir diese Punkte aufklären.'*
*Mit großer Ruhe holte ich meine Seekarte heraus, breitete sie auf dem Tisch aus und erklärte ihm unsere Reiseroute vom 9. Mai. Nachdem er meine Ausführungen gehört hatte, antwortete er: 'Wenn diese Karte genau ist, Kommandant, dann waren Sie an dem Tag, an dem die **BAHIA** versenkt wurde (also am 4. Juli 1945), mehr als fünfzig Seemeilen von dem Ort entfernt, an dem sie unterging (also vom Äquator). Wir werden Ihre Unterlagen prüfen.'"* (10)



Wäre **U-977** tatsächlich noch zehn Tage nördlich der Kapverdischen Inseln und tausend Meilen von der Stelle entfernt, an der die **BAHIA** gesunken ist, getaucht, wäre dies ein guter Zeitpunkt gewesen, dies zu sagen. Aus der Aussage von Capitan Mallea geht hervor, dass **U-977** am 4. Juli 1945 mehr oder weniger 50 Meilen vom Äquator entfernt war, aber nicht so weit. Und aus Schäffers Buch (11) geht auch hervor, dass **U-977** am 10. Juli 1945, als Wermuths **U-530** in Mar del Plata aufgab, bereits zwischen dem Äquator und Rio de Janeiro lag.

Bei der wahren Fahrt von **U-977** wurde der Äquator am 3. Juli 1945 überquert. In den offiziellen Berichten, die von den argentinischen und amerikanischen Marinearchiven freigegeben wurden, überquerte man den Äquator angeblich drei Wochen später. Im Vernehmungsbericht der argentinischen Marine heißt es, dass Schäffer am 20. August 1945 mit zwei Karten zum Verhör erschien: der Karte, die er bei seiner Kapitulation in Mar del Plata vorgelegt hatte, und der gefälschten Karte, die er im Auftrag der Argentinier angefertigt hatte und die ihn am 3. Juli 1945 viel weiter nördlich des Äquators positionierte als seine wahre Position. Mit dieser List wollte er alle Fragen darüber abwehren, dass er Hitler und andere Passagiere in Argentinien an Land gebracht hatte, dass er auf dem Weg nach Süden von anderen deutschen U-Booten auf See aufgetankt wurde oder dass er den brasilianischen Kreuzer **BAHIA** versenkt hatte.

Die Fakten, über die sich alle Quellen einig sind

Alle Quellen stimmen darin überein, dass **U-977** Bergen, Norwegen, am Morgen des 10. Mai 1945 verlassen hat und dass das Boot am 17. August 1945 nach einer Fahrt von etwa 7.600 Meilen in

Mar del Plata, Argentinien, angekommen ist. Außerdem waren in Kiel etwa 85 Tonnen Treibstoff geladen worden, von denen bei der Übergabe an die Argentinier noch fünf Tonnen übrig waren.

Die offiziellen Berichte der USA und Argentinien über die Reise von U-977



Die Argentinier deklassieren Material normalerweise nicht so, wie man es in der nördlichen Hemisphäre gewöhnt ist. Im Jahr 2002 erlaubte das argentinische Marinearchiv auf Veranlassung des Chefs des argentinischen Marinestabs den Autoren Salinas und De Napoli, das Schäffer-Verhör zu kopieren, um es in ihr Buch aufzunehmen. (12) Die Autoren waren verpflichtet, das gesamte Material in ihrer Erzählung ehrlich wiederzugeben, es aber niemandem zu zeigen. Das weiß ich aus meinem Gespräch mit ihnen in Buenos Aires. Außerdem geht aus dem später freigegebenen US-Verhörbericht hervor, dass sie sich an die Bedingungen hielten, an die sie gebunden waren, und so können wir sicher sein, dass die Punkte im argentinischen Bericht, die im US-Bericht fehlen, ehrlich berichtet wurden und im argentinischen Bericht erscheinen.

Schäffer sagte den argentinischen Marinevernehmungsbeamten am 20. August 1945 (13), dass er Island ansteuerte und dann nach Süden zu den Kapverden fuhr, wo er nach einer 64-tägigen Reise von Norwegen aus am 13. Juli 1945 ankam. Er war sicherlich einen großen Teil dieser Strecke an der Oberfläche, denn er erwähnte, dass er mehrmals tauchen musste, um nicht von Schiffen gesehen zu werden. Der Kurs wäre gut gewesen, um die Strömung des Nordatlantiks zu berücksichtigen. Schäffer erzählte ihnen anhand seiner gefälschten Karte, dass er jede Nacht vier Stunden an der Oberfläche verbrachte, um die Batterien aufzuladen, und die restlichen zwanzig Stunden täglich unter Wasser.

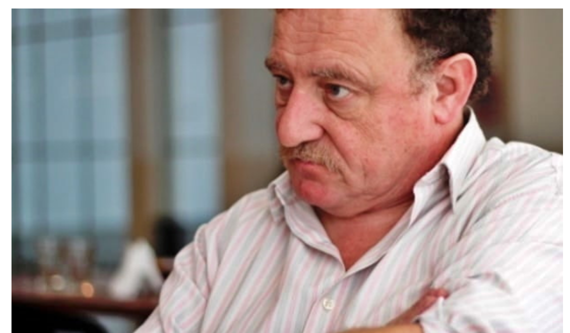


Carlos de Nápoli in Berchtesgaden

Den Argentiniern gefiel diese Version nicht, weil er zu viel Treibstoff verbraucht hätte. Sie berechneten:

- Aufladen der Batterien 250 Liter/Std. x 4 Std. = 1000 Liter;
- Fahrt unter Wasser 120 Liter/Std. x 20 Std. = 2400 Liter;
- Täglicher Gesamttreibstoffverbrauch = 3400 Liter;
- Gesamttreibstoff für 64 Tage, 3400 Liter x 64 = 217.600 Liter;
- In Kiel verschiffter Gesamttreibstoff = 85 Tonnen.

Er hätte also zweimal auftanken müssen, um die Kapverden zu erreichen, und das war nicht gewollt.

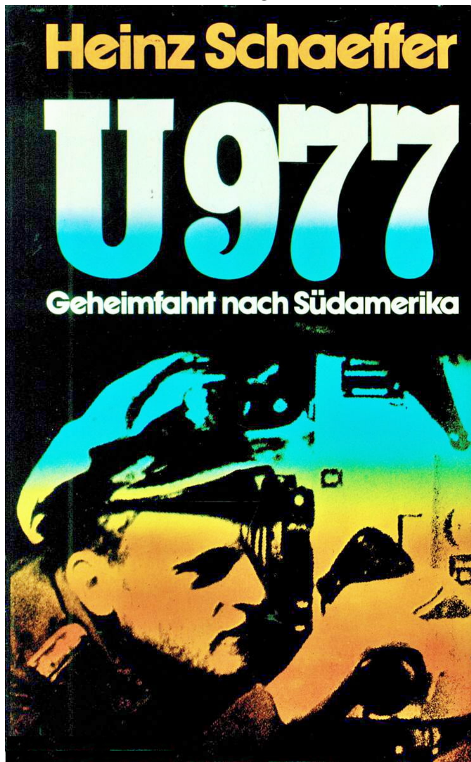


Juan José Salinas

Laut dem freigegebenen Bericht der US Navy nahm **U-977** denselben Kurs und erreichte die Kapverden am Nachmittag des 14. Juli 1945, also nach fünfundsechzig Tagen. Abgesehen von dem einen Tag Unterschied ist dies derselbe Bericht, den Schäffer den Argentiniern auf der Grundlage der gefälschten Karte vorgelegt hat. Die Amerikaner berechneten weder den Treibstoffverbrauch noch beachteten sie die *"66 Tage unter Wasser"*, denn offensichtlich hatte das niemand erwähnt, weil es nie passiert war, und die Amerikaner schlossen die Angelegenheit mit der Bemerkung ab, dass die Reise *"mit einer extrem langsamen Durchschnittsgeschwindigkeit"* durchgeführt worden sei.

"66 Tage unter Wasser"

In seinem Buch beschreibt Schäffer seine epische "66-tägige Unterwasserreise" mit achtzig Tonnen Treibstoff. Er sagt, er sei in sechsundsechzig Tagen immer unter Wasser von Norwegen bis zur Straße von Gibraltar gefahren. (14) Diese Entfernung beträgt 1800 Meilen, wie er sagt. Daher betrug seine Durchschnittsgeschwindigkeit über dem Boden 1 Knoten. Obwohl er von Schottland bis zum Kap Finisterre gegen die ostwärts gerichtete Strömung des Nordatlantiks ankämpfen musste und kein Periskop hatte, entschied er sich dafür, *"die Küste Großbritanniens zu umschiffen"*, was ihn viel Treibstoff gekostet hätte, um ihn vom Leeufer fernzuhalten. [Ein Lee-Ufer ist die Küste, welche in der Richtung liegt, in die der Wind bläst.] Als er in der Nähe von Gibraltar auftauchte, stellte Schäffer fest, dass er die Hälfte seiner Treibstoffvorräte - vierzig Tonnen - verbraucht hatte, nur um nach Gibraltar zu gelangen, und er musste die restlichen 5.500 Seemeilen mit den restlichen vierzig Tonnen zurücklegen.



Nach vielen Diskussionen und Berechnungen entschied Schäffer (15), dass er nun *"täglich zehn Stunden bei 60 Umdrehungen mit einem Diesel und 14 Stunden mit einem E-Motor fahren muss, was uns bis Mitte August mit fünf Tonnen Reserve von Gibraltar nach Mar del Plata bringen wird"*.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7 Knoten pro Tag würde er 166 Seemeilen pro Tag in Richtung Süden fahren. Von Gibraltar bis zum Äquator sind es 3.000 Seemeilen, wofür er 17 Tage bräuchte. Er würde also am 14. Juli + 17 Tage = 31. Juli 1945 dort ankommen. Das stimmt natürlich weder mit den *"offiziellen"* Berichten überein, nach denen er den Äquator am 23. Juli überquerte, noch mit seinem wahren Eingeständnis, dass er den Äquator am 3. Juli überquerte. Und wie die argentinische Marine sehr wohl wusste und nicht wollte, dass die Weltöffentlichkeit davon erfährt, war **U-977** nach dem Überqueren des Äquators nicht weniger als 44 Tage lang in den Gewässern des Südatlantiks unterwegs und es gibt keine Anhaltspunkte, was Schäffer in dieser Zeit getan hat.

Die Ladung an Bord von U-977

Auf das außergewöhnliche Gewicht von **U-977** wurde bereits oben hingewiesen. Schäffers Erzählung macht deutlich, dass das Boot restlos vollgestopft war, und das erklärt, warum die sechzehn Besatzungsmitglieder am 10. Mai 1945 in der Nähe von Bergen an Land gesetzt wurden - nicht als Geste väterlicher Freundlichkeit von Schäffer, sondern weil die Reise wegen des Platzmangels erträglicher gemacht werden musste. Er spielt viermal auf diesen Platzmangel an, ohne anzudeuten, wie er entstanden ist. Aus den argentinischen Archiven wissen wir jetzt, dass es schwere elektrische Geräte gewesen sein müssen.

Hier haben wir ein U-Boot vom Typ VII-C mit nur zehn Torpedos an Bord und Proviant für zweiunddreißig Männer für drei Monate. Da sechzehn Männer an Land gingen, bevor das Schiff nach Argentinien auslief, hätte an Bord viel mehr Platz sein müssen, als die verbleibenden Besatzungsmitglieder gewohnt waren, doch die Maschinenraumarbeiter *"gingen in die Unteroffiziersquartiere"*, um *"mehr Platz zu schaffen"*. *"Hätten wir die gesamte Schiffsbesatzung an Bord gehabt, wäre es extrem ungemütlich geworden."*

Schäffer erklärt: *"Zwei Mann dürfen jeweils in den hinteren Teil des Bootes, bei mehreren würde sich die Trimmlage zu sehr verändern, und der Ingenieur hätte Schwierigkeiten, die vorgeschriebene Tiefe zu halten. Die Tiefenmesser zeigen fast ständig 14 Meter."* Es ist ein Hinweis darauf, wie empfindlich

das Boot war - und *"die menschlichen Abfälle, die sich an Bord ansammelten, waren übermäßig"* (16), was darauf hindeutet, dass beide Toiletten nicht in Gebrauch waren und wahrscheinlich als Lagerräume dienten. Die Toilettenbesuche der Besatzung waren nicht erwünscht, um das Boot im gewünschten Trimm zu halten.

[Anmerkung: Im spanischen Buch steht: "Los restos de la cocina no pueden ser echados por la borda, por cuanto estamos continuamente sumergidos. Se acumulan de manera desagradable." - Die Küchenabfälle können nicht außenbords geworfen werden, da wir ständig getaucht sind. Sie sammeln sich auf unangenehme Weise an.]



Unteroffizier-Wohnraum von U-995, derselbe wie bei U-977
Im U-Raum, der sich hinter der Kombüse und vor der Zentrale befindet, schliefen die Unteroffiziere (Maate und Obermaate). Je zwei Besatzungsmitglieder teilten sich eine Koje. Die Tische konnten zum Essen hochgeklappt werden - dann verblieb jedoch kaum noch Platz im Durchgang. Unter den Flurplatten befand sich ein Teil der Batterieräume.

Schäffer beschreibt (17), dass die Boote vom Typ VII-C im Bugraum zwölf Klappbetten hatten, zwei für je drei Mann an Bord, also Betten für zwanzig Mann. Im Unteroffiziersraum achtern gab es acht Klappbetten für zwölf Männer. Insgesamt gab es Kojen für dreißig Mann, denn zehn von ihnen hielten gleichzeitig Wache im Maschinenraum, im Kontrollraum und in der Telegrafenabteilung. Der Kommandant und drei Offiziere hatten ihre eigenen Betten, so dass unter Berücksichtigung der Wachen an Bord von **U-977** mehr Feldbetten (vierunddreißig) als Männer auf dem Boot (zweiunddreißig) zur Verfügung standen, und niemand brauchte auch nur eine Hängematte.

"Obwohl 16 Mann ausgestiegen sind", berichtet Schäffer, *"ist es immer noch recht eng"*. (18) Der IWO, Karl Reiser, wollte die Torpedos abfeuern, *"um mehr Platz in den Abteilungen zu schaffen"*. (19) Es waren zehn Torpedos an Bord. Vier davon waren in den vorderen Rohren und vier in den Stauräumen unter den Flurplatten im Bug verstaut, einer im Heckrohr und einer im Stauraum unter der Flurplatte im Heck. Sie nahmen der Besatzung keinen Platz weg. Zweifellos gab es nur zehn statt der üblichen vierzehn, damit die Torpedos keinen weiteren Platz im Inneren des Bootes benötigten. Wären die zehn Torpedos abgefeuert worden, wäre nur in den Torpedorohren und den Räumen unter den Flurplatten neuer Platz entstanden. Die einzige Möglichkeit, *"mehr Platz"* für die Besatzung zu schaffen, wäre also gewesen, so viel wie möglich von dem, was den Platz im Druckkörper beanspruchte, in die fünf Torpedorohre und die Stauräume unter den Flurplatten zu verlagern.

Die tatsächliche Fahrt von U-977

Wenn er dem in den Berichten der US-amerikanischen und der argentinischen Marine beschriebenen Kurs gefolgt wäre, hätte Schäffer den Äquator am 3. Juli 1945, vierundfünfzig Tage nach seiner Ankunft in Bergen, ohne aufzutanken erreichen können, indem er täglich 89 Seemeilen, meist an der Oberfläche, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 3,7 Knoten zurückgelegt hätte. Von Bergen bis nach Argentinien hätte er problemlos ohne Auftanken fahren können, wenn er die meiste Zeit an der Oberfläche verbracht hätte. Der ganze Zweck der Reise war es, die Ausrüstung in Argentinien in Sicherheit zu bringen. Wenn alle Flugzeuge, denen er begegnete, so verwirrt über **U-977** waren wie die zwölf über dem Skagerak, hätte er ziemlich sicher sein müssen. Ob er jemals aufgetaucht und in Sichtweite der **BAHIA** war, ist eine Frage, die in einem früheren Kapitel behandelt wurde. Möglicherweise war **U-977** eines der beiden Boote, die in der Nacht des 27. Juli 1945 bei Necochea entladen wurden.

Ungeklärte Kontakte

Am 13. Juli 1945, neun Tage nach dem Untergang des brasilianischen Kreuzers **BAHIA** am Äquator bei 30°W, ging das brasilianische Torpedoboot **BABITONGA** mit seinem Kommandanten [Kapitän Daniel dos Santos Parreira] und seiner in der U-Boot-Bekämpfung sehr erfahrenen Besatzung an der Stelle in Position, an der die **BAHIA** gesunken war, und entdeckte sofort zwei oder möglicherweise drei getauchte U-Boote in einer Entfernung von 1100 Metern. Nachdem er sie um Identifikation gebeten hatte und keine Antwort erhielt, rief der Schiffskommandant Verstärkung und die Jagd auf die U-Boote begann. Aus irgendeinem mysteriösen Grund war es fünf Tage lang nicht möglich, ihre Position sicher zu bestimmen.



Der Geleitzerstörer BABITONGA, ehemalige USS Alger - DE 101
1943 beschlossen die Amerikaner, der brasilianischen Marine schlecht ausgerüstete Geleitschutzeinheiten zu vermieten, damit sie diese Missionen im Südatlantik übernehmen konnte. Nicht weniger als 8 Einheiten des Standardtyps "DET" mit dieselelektrischen Turbinen wurden Ende 1944 und Anfang 1945 übergeben: die Beberibe, Babitonga, Baependi, Bauru, Benevento, Bertioga, Bocaina und Bracui. Sie spielten eifrig mit, obwohl sich die U-Boote nicht in ihren Sektor wagten, und wurden dann in den Pazifik verlegt, wo sie kaum Gelegenheit hatten, zu glänzen. Ab 1968 gingen sie in den Ruhestand, der bis 1975 dauerte.

Am 17. Juli meldete ein Fischerboot vor Rio Grande do Sul, dass es von zwei U-Booten auf dem Weg nach Süden überholt wurde, die als deutsche U-Boote identifiziert wurden, während die **BABITONGA** am 18. Juli einen Hydrophonkontakt zu einem einsamen Boot herstellte, das sie dann mit ihren Hedgehog-Werfern auf Tiefe beschoss. Während des Gefechts tauchte in 730 Metern Entfernung kurzzeitig ein Objekt auf, das für ein U-Boot gehalten wurde. Es wurde als *"schwarz glühend"* beschrieben und hatte eine Form, die sich einer Beschreibung entzog. Als die **BABITONGA** mit ihren Deckskanonen das Feuer eröffnete, tauchte das Objekt schnell ab, was an den riesigen Blasen zu erkennen war, die an die Oberfläche stiegen.

Es dauerte eine ganze Weile, bis ein weiterer Kontakt hergestellt wurde, diesmal mit dem Sonar. Bei einem erneuten Angriff kam etwas Öl von unten hoch. Eine Probe wurde zur Analyse entnommen. Nach der Rückkehr in den Hafen war Kapitän Dos Santos Parreira nicht der Meinung, dass er einen Abschuss erzielt hatte, aber er hielt es für *"eine realistische Hypothese, dass er feindliche U-Boote auf ihrem Weg nach Süden überraschte, die irgendwo im südamerikanischen Küstengebiet an Land gehen wollten."* Die Analyse der Sonaraufzeichnungen in den Vereinigten Staaten ergab, dass es sich bei dem Objekt *"zweifelsfrei um ein U-Boot"* handelte, während die Ölprobe *"von keinem alliierten U-Boot im Dienst stammte."* (20)



Britischer Hedgehog (Granatwaffe) im Zweiten Weltkrieg

Anmerkungen

(1) Ein Großteil des Inhalts der ersten Ausgabe über die Fahrt von **U-977** wurde als politisch unerwünscht eingestuft und aus *Das Geheimnis um* ***U-977*** entfernt. Die ursprüngliche erste Ausgabe wurde 1950 in Buenos Aires veröffentlicht, bevor im selben Jahr in Westdeutschland die zensierte Version mit dem Titel ***U-977 - 66 Tage unter Wasser*** erschien. Alle fremdsprachigen Übersetzungen basieren auf dem letztgenannten Buch. Im Jahr 2006 wurde der deutsche Originalband ins Spanische übersetzt und in Argentinien veröffentlicht. Siehe: Heinz Schäffer: *El Secreto del* **U-977**, Hisma, Buenos Aires, ISBN 987-22996-0-9

(2) Freigegebener Bericht der US-Marine über die Vernehmung der Gefangenen von **U-977**, die am 17. August 1945 in Mar del Plata kapitulierten: *El Secreto del* **U-977**, S.191: für den Kommentar zum Verhör von Schäffer durch die argentinische Marine vom 20. bis 23. August 1945 siehe Salinas und De Nápoli, Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires 2002.

(3) Laut *El Secreto* (S. 27) hatte Schäffer *"kein Interesse an Politik und gehörte nicht der Hitlerjugend an"*, und die Schifffahrtsgesellschaft, in der er verkehrte (mit 14 Jahren besaß er ein Segelschifferpatent für alle Klassen von Segelschiffen auf allen deutschen Wasserstraßen), hatte *"keine Verbindung zur NS-Ideologie"*. Obwohl er seinen obligatorischen sechsmonatigen RAD-Dienst auf dem Land ableistete, wäre mehr Zugehörigkeit zum Regime nötig gewesen, um die Erlaubnis zu erhalten, in die Vereinigten Staaten zu gehen, *"um sein Englisch zu verbessern"*. Neben einem Besuch in Cleveland erzählte er der argentinischen Marine bei einem Verhör, dass er zahlreiche Städte in den USA besucht und bei der Gründung des pro-nazistischen US-Deutschen Bundes in Buffalo mitgeholfen habe. Während seiner Karriere wurde Schäffer mit dem Eisernen Kreuz Erster Klasse und der U-Boot-Front-Spange in Bronze ausgezeichnet, eine wichtige Auszeichnung.

(4) NARA Air Intelligence Summary No.53 (US Strategic Air Forces in Europe, 12. November 1944).

(5) Brooks/Hirschfeld, Hirschfeld, Pen & Sword/USNIP, 1997, S.200-202.

(6) El Secreto, S. 215.

(7) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Ed. Norma, Buenos Aires, 2002, S.235-236.

(8) El Secreto, S. 186-187.

(9) ebd., S. 191, 204, 217.

(10) El Secreto del U-977, S. 19.

(11) ebd., S. 222.

(12) Salinas und De Napoli: Ultramar Sur, Norma Ediciones, Buenos Aires, 2002.

(13) ebd., S. 426.

(14) El Secreto, S. 210.

(15) ebd., S. 215

(16) ebd., S. 198, 203, 205.

(17) ebd., S. 58-59.

(18) ebd., S. 203.

(19) ebd., S. 205.

(20) Ultramar, S. 303-305, zitiert Historia Naval Brasileira, Band 5, Servicio de Documentacao Geral da Marina, Rio de Janeiro, 1985.

KAPITEL ELF

Die Vorfälle im Golfo Nuevo
So viele U-Boot-Sichtungen

Wie in einem früheren Kapitel erwähnt, beschwerte sich die argentinische Marine ab 1941 über mutmaßliche U-Boote, die rund um Golfo Nuevo aktiv waren. Es wurde nie eine Erklärung für diese Aktivitäten vorgelegt, aber Professor Newton (1) erwähnt, dass *"eine verlässliche anonyme Quelle"* die US-Botschaft in Chile Anfang 1941 über einen deutschen Nachschubstützpunkt auf der Halbinsel Valdez zwischen Loberìa (nahe Punta Pirámide) und Punta Delgado (eigentlich an der Küste außerhalb von Golfo Nuevo) informierte.

Newton schließt dies aus, aber es könnte viele rätselhafte Aspekte der Geschichte des Golfo Nuevo erklären. Die einzigen küstennahen Gewässer, die ausreichend tief sind, um einen geheimen Unterwasser-Nachschubstützpunkt für U-Boote zu beherbergen, wären die Gegend um Punta Pirámide und Punta Pardelas, wo eine Tiefe von mindestens 18 Meter herrscht.



Das Thema U-Boot spiegelte sich damals in den Korsos der Stadt Puerto Madryn wider

Golfo Nuevo ist ein fast geschlossenes Gewässer innerhalb der Halbinsel Valdez an der Küste der Provinz Chubut. Es handelt sich um eine runde Bucht, die an keiner Stelle mehr als 56 und weniger als 40 Kilometer breit ist und von den Untiefen an der Küste bis zu einer maximalen Tiefe von 157 Metern in der Mitte abfällt. Der Eingang liegt in südöstlicher Richtung und ist 14,5 Kilometer breit. Das Oberflächenwasser des Golfs ist relativ ruhig. Die Stadt und der wichtige Marinestützpunkt Puerto Madryn - in dem es keine Einrichtungen für U-Boote gibt - liegen weit vor der Küste auf der Südseite. Der größte Teil der Küste ist eine Dünenlandschaft, deren Boden aus Schichten von Muschel- und Krustentierfossilien, Vulkanasche und lehmigem Sand mit Schotter besteht. Die einzige asphaltierte Straße auf die Halbinsel Valdez endet in Punta Pirámide, wo es außer ein paar großen Farmen nur wenig Bevölkerung gibt.

Der Golfo Nuevo-Zwischenfall 1958

Während einer Pressekonferenz im Regierungsgebäude am 23. Mai 1958 gab der argentinische Präsident Frondizi folgende Erklärung ab: "*Am Mittwoch, den 21. Mai 1958, entdeckte ein Geschwader unserer Zerstörer, das eine Routineübung nordwestlich von Cracker Point, direkt vor Golfo Nuevo, durch eine Hydophonausrüstung ein U-Boot, das sich unter Wasser bewegt. Es wird angenommen, dass dieses U-Boot unter Wasser eine hohe Geschwindigkeit erreichen kann. Wie in solchen Fällen üblich, führten die Zerstörer vier Tiefenladungen mit Wasserbomben durch, da sie sich in Gewässern unter unserer nationalen Gerichtsbarkeit befanden. Während des Einsatzes wurde ein Periskop gesichtet. Nach den Angriffen wurden an der Oberfläche schwimmende Ölflecken gefunden, was oft passiert, wenn ein U-Boot beschädigt wird. Später führte unsere Marine bis zum Abend des Donnerstag, den 22. Mai, mehrere Suchaktionen durch, die jedoch ergebnislos verliefen. Es wird daher angenommen, dass das U-Boot trotz seiner Beschädigung seinen Verfolgern entkommen ist oder versenkt wurde.*"


PRECIO DEL PRESENTE EJEMPLAR: UN PESO

LA NACION

BUENOS AIRES, SABADO 24 DE MAYO DE 1958

NUESTRA ARMADA ATACO A UN SUBMARINO INTRUSO

LO ANUNCIO AYER EL Dr. FRONDIZI

La Nave Foránea no Emergió Después de las Primeras Descargas Hechas por Barcos Argentinos y se Presume que Sufrió Averías

IGNÓRASE SU BANDERA

EN CONFERENCIA DE PRENSA, EL PRESIDENTE SE REFIRIÓ AL SUCESO

DEFENSA DE LA SOBERANIA

Se Justifica la Actuación de la Marina

Hipótesis y Preguntas

La Situación Jurídica de las Naves de Guerra

EN LOS CIRCULOS DIPLOMATICOS

OPINIONES DE ALTOS JEFES

VOTOSE EN DIPUTADOS LA LEY DE DESALOJOS

REGIRAN NORMAS DE EMERGENCIA

No Habrá Lanzamientos Hasta el Día 30 de Septiembre

UN INCIDENTE

Más Allá de la Crónica

CUBA Y HAMLET

Titelseite von La Nación am 24. Mai 1958. Alle überregionalen Zeitungen brachten die Nachricht über das U-Boot auf ihren Titelseiten.

Der Einsatz wurde von drei Kreuzern, vier Zerstörern, einem Werkstattschiff, einem ozeanographischen Vermessungsschiff und einem Schlepper durchgeführt, die von drei Catalina-Flugzeugen, fünf Bombern, einer DC-4 und zwölf Corsairs unterstützt wurden. Das U-Boot wurde von verschiedenen Aussichtspunkten auf dem Zerstörer ***BUENOS AIRES*** nach einem Radarkontakt gesichtet. Alle von den Überwasserschiffen mitgeführten Wasserbomben wurden während der ersten Angriffe verbraucht.



Karte des Gebietes, veröffentlicht in der Zeitung La Nación (24. Mai 1958). Innerhalb des Golfs befanden sich vier Zerstörer der Flotte, während außerhalb die drei Kreuzer lagen, die sich nicht an der Verfolgung des U-Boots beteiligten.

Ende der folgenden Woche erklärte Marineminister Gastón Clerment, dass die Marine ihre Operation im Golfo Nuevo nach einem für solche Notfälle erstellten Plan und mit derselben Intensität wie in den ersten Tagen der Jagd fortsetze.

Militärische Quellen, die von den Zeitungen zitiert wurden, gaben an, dass das U-Boot unter Wasser eine Geschwindigkeit zwischen acht und zwölf Knoten hatte, und trotz der zahlreichen Berichte, die es als einen Typ identifizieren, der von Deutschland im Zweiten Weltkrieg eingesetzt wurde, "*ist der Eindruck unter den Marinechefs, dass diese U-Boote sehr viel moderner sind*". Die Verwendung des Plurals "*diese U-Boote*", obwohl nur ein einziges in Golfo Nuevo gesichtet worden war, ist bezeichnend, denn sie bestätigt den Verdacht, dass die argentinische

Marine viel mehr über *"diese U-Boote"* weiß, als sie vorgibt.


PIRATAS EN GOLFO NUEVO

¿De dónde son los submarinos misteriosos?
- **Alemanes del Tercer Reich.**
- **Soviéticos o de los países del telón de acero.**
- **Occidentales.**
- **Enemigos del actual régimen argentino.**
- **Contrabandistas.**
- **Fantásticos.**

MAYO de 1958, octubre de 1959, febrero de 1960: las aguas jurisdiccionales argentinas son violadas por submarinos desconocidos. La primera incursión tuvo lugar el 22 de mayo de 1958. En aquella fecha, el Presidente Frondizi denunció la presencia de un sumergible desconocido en la Patagonia, al noroeste de Puerto Cracker, en Golfo Nuevo. Aviones y barcos lo atacaron intensamente y, aunque parece que fué alcanzado, el navío logró

Quienes dicen haber visto al submarino sitiado en el Golfo Nuevo o a sus gemelos que patrullaron alrededor de la Flota argentina, aseguran que son de las mismas características que los usados por Alemania al final de la segunda guerra mundial. Si ello es así, los sumergibles tienen que ser idénticos al que ofrecemos en esta fotografía, perteneciente a la escuadra del Tercer Reich y captado cuando operaba en el Mar del Norte.

Am 10. Juni 1958, fast drei Wochen nach Beginn der Operation, berichteten die nach Puerto Madryn entsandten Sonderkorrespondenten, dass das eindringende U-Boot vermutlich am 7. Juni durch die Blockade am Eingang von Golfo Nuevo entkommen war. Das bedeutete, dass es sich achtzehn Tage lang in Golfo Nuevo aufhielt, ohne dass die argentinische Marine etwas dagegen tun konnte.

Im Oktober 1959 wurde erneut ein U-Boot in Golfo Nuevo entdeckt, das aber trotz einer kombinierten Luft-See-Suche nach fünf Tagen wieder verschwand. (2)

Der Golfo Nuevo-Zwischenfall 1960

In der Nacht des 18. Januar 1960 war es bei 45° 03'S x 64° 17'W vor dem Nordende des Golfo San Jorge in der Provinz Chubut neblig. An Bord der argentinischen Staatsyacht **YAMANA**, die von Vermessungsarbeiten auf dem Kontinentalschelf zurückkehrte, meldete der Chefingenieur ein seltsames Brummen *"wie von einer Turbine"*, das er nicht identifizieren konnte, da die **YAMANA** keine Turbinen hatte. Der Kommandant schaltete die Maschinen des Schiffes ab, und kurz darauf hörte auch das Brummen auf. Als der Kommandant auf der Brücke nach dem Wiederanlassen der Maschinen über den Bug blickte, sah er die feine Silhouette eines U-Boots, das nahe am Kurs seines Schiffes auftauchte und dann schnell abtauchte.

Aus irgendeinem Grund schenkte der Marinestab diesem Bericht keinen Glauben, aber nachdem der YPF-Tanker **LA PLATA** am 21. Januar 1960 um 18.10 Uhr ein nicht identifiziertes U-Boot meldete, das auf der Position 43° 46'S x 63° 58'W vor dem Golfo Nuevo mit zehn Knoten nach Norden fuhr, wurde der Zerstörer **SAN LUIS** vom Hauptmarinestützpunkt in Bahìa Blanca entsandt, um die Lage zu untersuchen. Der Marinestab interessierte sich für die Tatsache, dass das U-Boot, falls es sich bei beiden Sichtungen um dasselbe handelte, innerhalb von drei Tagen nur 25 Seemeilen zurückgelegt hatte und sich Golfo Nuevo näherte.

In den frühen Morgenstunden des 23. Januar 1960 verließ ein U-Boot-Abwehrflugzeug vom Typ P2V Puerto Belgrano, um ein Suchmuster über der Region der ersten beiden Sichtungen zu fliegen. Diese Maschine war mit einem AN/APS-20-Radar mit einer Reichweite von 150 Seemeilen ausgestattet. Bei 20 Meilen wurde ein Kontakt hergestellt, und als sich das U-Boot näherte, tauchte es schnell ab. Es wurden Sonarbojen abgeworfen und Tonaufnahmen gemacht. Die Silhouette wurde als grau mit einem hohen, schmalen Segel beschrieben und bewegte sich schnell an der Oberfläche.



Golfo Nuevo ist auf dieser Karte deutlich zu sehen

Wir bemerken auch die Nähe zu San Antonio Oeste, dem Standort des deutschen Spionage-Hauptquartiers in dieser Gegend während des Krieges, sowie zu Caleta de los Loros, wo sich Gerüchten zufolge derzeit zwei U-Boot-Wracks befinden.

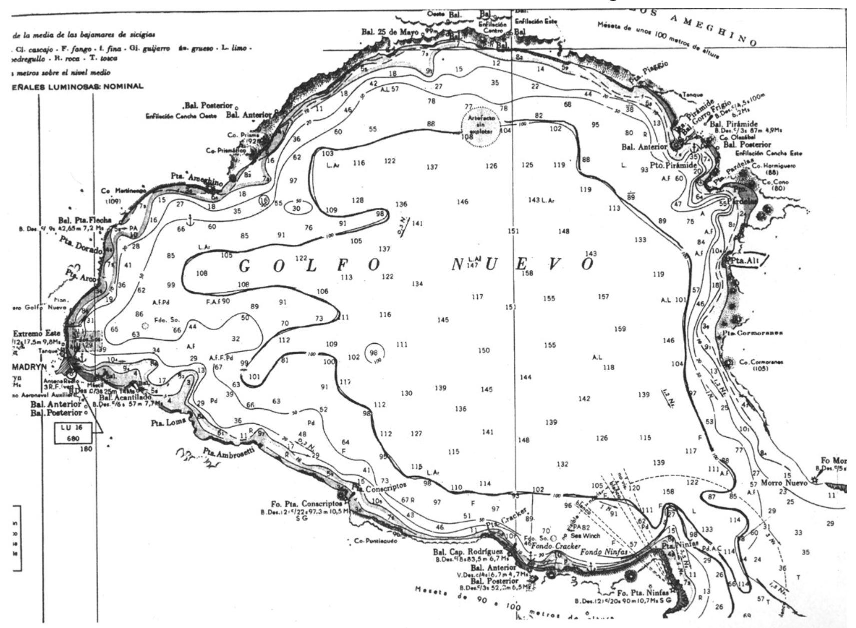
Wenn das U-Boot heimlich in den Golfo Nuevo einfahren wollte, würde das Geräusch der *"brummenden Turbine"* seine Anwesenheit verraten, so dass die Einfahrt so lange verzögert werden müsste, bis es von anderen Schiffen, die in den Golf einfahren, verschleiert wird.

Am 28. Januar 1960 um 8.20 Uhr sichtete die Task Force 54, bestehend aus dem alten Zerstörer **CERVANTES** und den Patrouillenbooten **KING** und **MURATURE**, die sich mit Marinekadetten

auf ihrer jährlichen Ausbildungsfahrt befanden, ein Periskop, das ein Kielwasser hinter sich her zog und auf das Innere des Golfs zusteuerte. Die Boote waren nicht mit Sonar ausgerüstet, aber die Sichtung wurde durch Hydrophone bestätigt. Nachdem auf die Aufforderung, aufzutauchen und sich zu identifizieren, keine Reaktion erfolgte, wurde ein Wasserbombenangriff durchgeführt.

Nach Erhalt der Meldung schickte der Marinestab die Zerstörer **BUENOS AIRES** und **SANTA CRUZ** sowie die Anti-U-Boot-Fregatten **HÉRCULES** und **SARANDI** an den Ort des Geschehens und setzte seine beiden P2V Neptune-U-Boot-Abwehrflugzeuge in Alarmbereitschaft, die über bessere elektronische Ortungsgeräte verfügten als die Überwasserschiffe. Der Marineminister beschloss, den Vorfall nicht öffentlich bekannt zu geben, bis die Situation klarer wurde, sondern ließ den Chef des Marinegeneralstabs den US-Marineattaché kontaktieren, um zu fragen, ob die Vereinigten Staaten bereit wären, fortschrittliche U-Boot-Waffen anzubieten.

Die **CERVANTES** patrouillierte in der Zwischenzeit die 14,5 Kilometer breite Einfahrt zum Golfo Nuevo, während die beiden Patrouillenboote als Paar auf der Jagd nach dem U-Boot waren. Mit dem Eintreffen der beiden Zerstörer und der beiden Fregatten bestand die Task Force nun aus sieben Schiffen und erhielt die Nummer 86, die in drei Suchpaaren mit der **CERVANTES**, die den Golfeingang bewachte, angeordnet waren. Die Minenleger **GRANVILLE** und **PY** verließen Bahía Blanca mit einer Ladung von Minen. Die Küstenfeuer an der Golfeinfahrt wurden gelöscht und die normale Schifffahrt umgeleitet. Als **HÉRCULES** und **SARANDI** bei Punta Conscriptos an der Südküste einen Kontakt herstellten, griffen sie mit Wasserbomben an, waren aber überrascht, als das U-Boot mit zwölf Knoten entschwand und auf den Golfeingang zusteuerte, wo die thermischen Schichten eine sehr schlechte Sichtbarkeit für Sonar- und Hydrophontechniker boten. Da all ihre Taktiken für diese Art von Notfall davon ausgingen, dass ein getauchtes U-Boot nicht schneller als acht Knoten fahren konnte, standen die Argentinier ohne Plan da.



Karte H-215 - Veröffentlicht vom Servicio de Hidrografía Naval - Buenos Aires, Juli 1977 (Teilkopie). Tiefen in Metern - Mercator-Projektion - Maßstab in mittlerer Breite 1:275.000

Die überregionale Tageszeitung La Nación berichtete in ihrer Ausgabe vom 2. Februar 1960 als erste über den Vorfall an die Öffentlichkeit: *"Die Marine hat eine Reihe von Einheiten auf die Suche nach einem getauchten Objekt geschickt, das letzten Samstag in den argentinischen Hoheitsgewässern entdeckt wurde"*, und am 3. Februar kündigte Marineminister Clement an, dass weitere Schiffe entsandt werden. Er hielt es für wahrscheinlich, dass es sich um zwei U-Boote handelte, *"weil diese Boote normalerweise paarweise operieren"*. Dies war der vierte U-Boot-Einsatz im Golfo Nuevo in weniger als einem Jahr, und inzwischen hatte die argentinische Marine zweifellos eine gute Vorstellung von den Fähigkeiten und dem Modus Operandi der beteiligten U-Boote, wie der Vorfall am späten Abend bewies.

In der Nähe von Punta Cracker, direkt am Eingang des Golfs, hatte der Zerstörer **SAN LUIS** auf 2740 Meter Entfernung einen U-Boot-Kontakt, der sich mit 15 Knoten durch die 50 Meter Flachwasserzone bewegte. Als das Meer vom Scheinwerferlicht eines über ihm kreisenden P2V



[Boldschleuse](#) *auf der Wilhelm Bauer, einem Typ XXI U-Boot (keine Originalschleuse)*

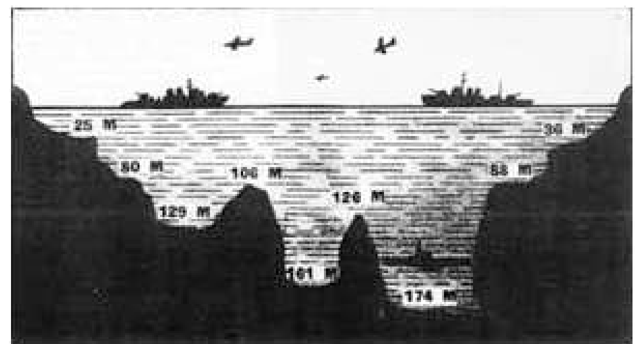
Bei dem als "Alka Seltzer" bezeichneten Gegenstand handelte es sich in Wirklichkeit um einen so genannten "Pillenwerfer". Dabei handelte es sich um ein chemisches "Geschoss", das aus einem speziellen Rohr auf dem Boot abgefeuert wurde und zischte und blubberte, so dass die Sonargeräte dachten, sie würden die Propeller und Maschinengeräusche eines U-Boots erfassen, während das U-Boot lautlos entkam.

beleuchtet wurde, konnte man ein schlankes graues Periskop erkennen. Zwei Schüsse wurden aus dem Bordgeschütz abgefeuert und zwangen das U-Boot zum Abtauchen. Als der Wasserbombenangriff an Bord des Zerstörers **BUENOS AIRES** vorbereitet wurde, kam das U-Boot direkt unter ihrem Kiel an. Als das Ruder hart aufgesetzt wurde, folgte das U-Boot diesem Beispiel. Dies zeigte, dass das U-Boot einen sehr engen Kreis fahren konnte. An diesem Punkt ließ es eine Alka-Seltzer-Kapsel los, die im Meer Schaum entwickelt, um die bordeigenen Ortungsgeräte zu verwirren, und lief mit hoher Geschwindigkeit unter Wasser davon.

Am 4. Februar, nach stundenlangen Tiefenangriffen, hatten **SAN LUIS** und **SANTA CRUZ** ihre Bestände aufgebraucht und kehrten nach Puerto Madryn zurück, um neue Munition zu laden. Es wurde eine List versucht. Die beiden Patrouillenboote fuhren dicht beieinander und benutzten jeweils nur einen Propeller. Als sie sich ungefähr über dem U-Boot befanden, stellte die **MURATURE** ihren Motor ab, während die **KING** ein paar simulierte Überflüge auf beiden Booten durchführte, bevor sie das Gebiet verließ. Mit diesem Manöver sollte der U-Boot-Kommandant getäuscht werden, dass er allein war. Die schweigsame **MURATURE** war sich sicher, dass sich das U-Boot unter ihrem Kiel befand, und fuhr plötzlich voraus, wobei sie eine Wasserbombe aus dem Heckrohr und sechs aus den seitlichen Rohren abfeuerte.

Diese List schien erfolgreich zu sein, denn nachdem die Explosionen abgeklungen waren, fanden sich schillernde Ölflecken an der Oberfläche, aber als sich die **MURATURE** näherte, steuerte das U-Boot mit hoher Geschwindigkeit auf den Golfeingang zu, um den Schutz der dortigen schlechten Ortbarkeit zu nutzen. Die jeweiligen Temperaturen der Wasserschichten und die schnelle Strömung dort ähnelten den Bedingungen bei Gibraltar. (3)

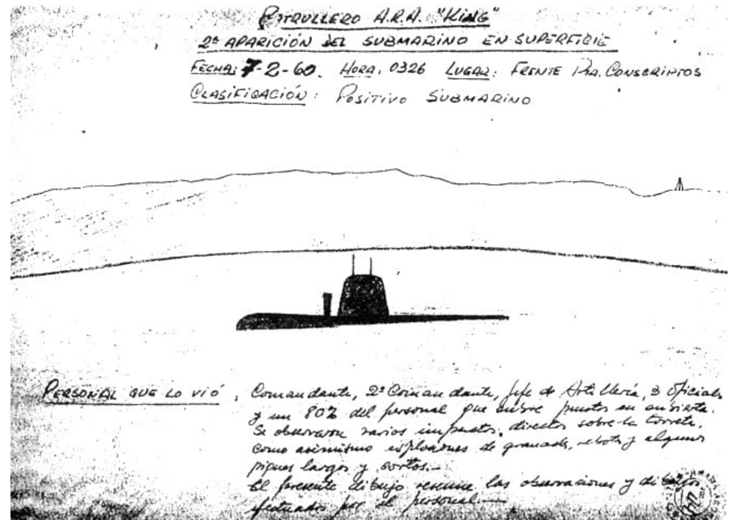
Am 5. Februar meldete der Kommandeur der Task Force 86 dem Commander Naval Operations, dass seine Wasserbomben den Eindringling *"aufgrund der Tiefenbegrenzung"* nicht beschädigen konnten. Die von Argentinien hergestellten Wasserbomben waren unterhalb von 45 Meter unwirksam, und wenn der Eindringling dies wusste, konnte er allen Wasserbombenangriffen entgehen, indem er tiefer ging. Wegen der hohen Geschwindigkeit des U-Boots unter Wasser waren die Sonare der Kriegsschiffe nur von begrenztem Nutzen. Sie hatten eine geringe Reichweite, funktionierten nicht, wenn sich das Trägerschiff schneller als 18 Knoten bewegte, und lieferten keine Informationen über die Tiefe eines Kontakts.



Relief des Grundes des Golfo Nuevo und der Stelle, an der sich das "U-Boot" verstecken könnte.

Das bedeutete, dass die Tiefenladung eine Sache von Versuch und Irrtum war. Bessere Ausrüstung musste sofort eingesetzt werden, sonst waren die Aussichten *"nicht vielversprechend"*. Vor allem wurden Zielsuch-Torpedos benötigt. Diese waren mit einem eingebauten Sonar-Leitsystem ausgestattet und praktisch unfehlbar, aber die angesprochenen Nationen waren nicht daran interessiert, Argentinien Waffen zu liefern, die noch auf ihren Geheimlisten standen. Stattdessen wurden einhundert Wasserbomben und die Techniker, die die MAD-Ausrüstung an Bord der P2V-Flugzeuge installieren sollten, verschickt. Das MAD-System basiert auf einer Analyse der Veränderung der vertikalen magnetischen Komponente des Wassers, die durch das Vorhandensein eines metallenen Tauchkörpers hervorgerufen wird.

Der Marinestab war besorgt, dass das eindringende U-Boot ihn zum Narren hielt. In den letzten fünf Tagen hatte es Kontakte gegeben, die zu Angriffen führten, aber das U-Boot war nie auf die übliche Weise lokalisiert und verfolgt worden. Nachts erhellten Hunderte von Leuchtraketen den Himmel, während die Suchscheinwerfer der Schiffe die Gewässer absuchten und die Wasserbomben krachten und donnerten. Am 10. Februar traf die Anti-U-Boot-Korvette **LA REPUBLICA** mit Verstärkung ein, darunter viele erfahrene Sonar-Operateure. Am nächsten Tag folgten der Zerstörer **ENTRE RIOS** und die Fregatte **SANTISIMA TRINIDAD**, aber man beschloss, die Golfeinfahrt nicht zu verminen, da man das U-Boot zur Flucht zwingen und nicht versenken wollte. Am 12. Februar ankerte der Tanker **PUNTA MÉDANOS** vor Punta Pirámide, um schneller nachzutanken.



SKIZZE NR. 3 KING - AKTION NR. 37
2. Auftauchen des U-Boots an der Oberfläche. DATUM: 7-2-60. UHRZEIT 0326. ORT: VOR DER PUNTA CONSCRIPTOS. KLASSIFIZIERUNG POSITIVES U-Boot. PERSONAL, DAS ES GESEHEN HAT: Kommandant, 2. Kommandant, Oberschützenmeister, 3 Offiziere und 80% des Personals auf den Deckstationen. Es wurden mehrere Volltreffer auf den Geschützturm beobachtet, sowie Granatenexplosionen, Querschläger und einige lange und kurze Feuerstöße. Diese Zeichnung fasst die von der Besatzung gemachten Beobachtungen zusammen.

Am 13. Februar zitierte La Nación militärische Quellen mit der Aussage, das U-Boot habe *"das Profil eines deutschen U-Boots vom Typ XXI"*, und die spanische Zeitschrift Las Provincias veröffentlichte ein Telegramm ihres Korrespondenten William Horsey, in dem er berichtete, dass das U-Boot im Golfo Nuevo sieben Mal kurz aufgetaucht und eindeutig als deutsches U-Boot vom Typ XXI identifiziert worden sei. Unbestätigten Berichten zufolge wurden Ölproben, die von dem Boot ausgetreten waren, analysiert und es wurde behauptet, dass es sich um ein Öl handelte, das nach einer vom Dritten Reich verwendeten Formel hergestellt wurde.

Golfo Nuevo: Confirman que Hay Dos Submarinos

CLEMENT: Creo Fundadamente que es Cuestión de Horas una Definición; EQUIPOS: Llegaron Desde Estados Unidos Potentes Cargas de Profundidad

64 PAGINAS EN CINCO SECCIONES
Clarín de los Domingos — TRES PESOS
Año XV — Diario de la Mañana — Nº 5117
Buenos Aires, Domingo 14 de Febrero de 1960

La Marina y la Aviación se Aprestan para el Ataque Decisivo con Modernos Elementos

El Intruso Averiado Fue Hostigado Desde Aire y Mar

EL secretario de Marina definió anoche con pocas palabras cuál es la situación actual ante la incursión del submarino desconocido en la costa patagónica. "Creo fundadamente que es cuestión de horas", manifestó, al responder a las preguntas sobre cuánto demoraría el desenlace del dramático episodio.

Las razones en que se fundó el titular del arma, en su declaración, las indicó momentos antes, al confirmar que ya obraban en poder de la Marina de Guerra los modernos elementos de lucha antisubmarina que se adquirieron a Estados Unidos en virtud de la ley de seguridad mutua de aquel país.

Esos equipos —que incluyen cargas de profundidad con un alcance de 250 metros — llegaron ayer en dos aviones a la base de Comandante Espora y de inmediato fueron llevados a Puerto Madryn por un transporte aéreo de la Armada.

Dijo además el ministro que ahora se ha comprobado que operan dos naves en Golfo Nuevo, y una de ellas se presume que tiene serias averías en las hélices, según los ruidos captados por los hidrófonos de las naves argentinas.

En cuanto a la situación en Golfo Nuevo, la información oficial se concretó a consignar que proseguían las operaciones de patrulla y —como nota sobresaliente de la información de la víspera— que se había confirmado la presencia de un segundo submarino en las mismas aguas. Esta otra nave, según versiones extraoficiales, trataría de desviar la atención de los buques y aviones argentinos que patrullan el "círculo de guerra" frente a la bahía Cracker, donde se encuentra el primer sumergible. Esta nave se desplaza ahora con mucho menor velocidad y, siempre según informaciones no confirmadas, ha sido vista varias veces en la superficie tratando de reparar evidentes averías. En tales casos fue atacada desde aire y mar, desapareciendo de inmediato bajo la superficie de las aguas.

(Más detalles en las páginas 2, 3, 4 y 5)

OTROS HECHOS IMPORTANTES DEL PANORAMA NACIONAL

La Calle: ¿Cuál es la situación legal de los partidos Justicialista y Comunista con relación a los comicios del 27 de marzo? En nuestra sección **¿Qué dice la calle?** (página central) encontrarán nuestros lectores una clara explicación a ese respecto.

V. Donoso: El canciller chileno estuvo ayer con el presidente Frondizi, quien había retornado previamente de un establecimiento de campo de Zárate, como informamos en nuestra edición de la víspera. Página 7.

Espacios: Fueron sorteados ayer los espacios radiales y de TV entre los partidos políticos que intervendrán en los comicios del 27 de marzo. Información Página Central.

Crédito: Oficialmente se informó en Tucumán que el Gobierno concretó un préstamo de 60 millones de dólares con un consorcio de EE. UU., que será destinado a viviendas, obras públicas y a la reactivación económica de la provincia. Página 15.

Reina: La soberana del Trigo será electa hoy en la localidad cordobesa de Leones, como culminación de la Fiesta Nacional del Trigo. Asistirá el doctor Frondizi. Página 15.

Parcial: Resultó sólo parcial la normalización en el puerto. Si bien había sido levantada la medida de fuerza, una disposición de la Prefectura no permitió el libre acceso de los trabajadores. Página 8.

Thedy: "El actual plan económico, para realizar una verdadera austeridad, hubiera necesitado el apoyo de la opinión nacional", expresó el doctor Horacio R. Thedy en Rosario. Información Página Central.

Chubut — Fro. Golfo Nuevo — Puerto Madryn — Pta. Ambrosetti — Faro Pta. Conscriptos — Pta. Conscriptos — Golfo Nuevo — Pta. Piramide — Pta. Pardelas — Co. Cormoranes — Fro. Morro Nuevo — Pta. Cracker — Pta. Cracker — Faro — Pta. Ninfas

La Operación "Submarino" en el Golfo
EL MAPA reproduce el Golfo Nuevo, teatro de las operaciones que realizan unidades de guerra para capturar el submarino intruso. El círculo corresponde a la zona en la cual permanecería el sumergible, mientras aviones Catalina patrullan permanentemente el golfo y los patrulleros y rastreadores cierran el acceso entre el faro Punta Ninfas y el faro Morro

Clarín, Sonntag, 14. Februar 1960 mit gleichem Wortlaut

Präsident Frondizi hatte dreizehn Kriegsschiffe und vierzig Flugzeuge zur Verfügung und nahm am 13. Februar moderne Wasserwerfer, Leuchtraketen, Sonarbojen und andere fortschrittliche Waffen und Ausrüstungen in Empfang, die von den Vereinigten Staaten zusammen mit Veteranen der U-Boot-Bekämpfung unter der Leitung von Captain Ray Pitts, USN, geschickt wurden. Pitts war direkt dem Befehlshaber der argentinischen Marine, Almirante Rega, unterstellt. Die Wasserbomben hatten eine enorme zerstörerische Wirkung und konnten ein U-Boot bis zu einer Tiefe von 200 Metern zerstören, was tiefer war als jeder Punkt im Golfo Nuevo. Die P2V-Flugzeuge trugen jeweils zwei Zielsuch-Torpedos unter den Tragflächen und waren mit MAD-Suchgeräten ausgestattet. All das hätte ausreichen sollen, um ein U-Boot in dem runden Golf zu versenken, der nicht breiter als 35 Seemeilen ist.

Am 14. Februar, so berichtete La Prensa zwei Tage später, hatte das argentinische Außenministerium eine Anmerkung an alle Nationen geschickt, von denen bekannt ist, dass sie U-Boote betreiben, mit der Bitte, *"falls es sich bei dem U-Boot mit unbekannter Flagge in*

unseren Hoheitsgewässern bei Golfo Nuevo, Provinz Chubut, um ein U-Boot Ihres Staates handelt", der Marineattaché so freundlich wäre, *"Ihre Regierung zu bitten, dem fraglichen U-Boot die Anweisung zu erteilen, sich bei der Marinebehörde dieser Zone zu identifizieren"*, da die argentinische Regierung sich nun als *"legitim ermächtigt ansieht, die notwendigen Schritte zu unternehmen, um das Gesetz in Bezug auf die territoriale Souveränität der Republik zu wahren."*



Eine Karikatur in der Zeitung Iswestija vom 6. März 1960

Der sowjetische Marineattaché Kourin und Vizepräsident Mikojan bestritten beide, dass das U-Boot russisch sei. Das offizielle Dementi der sowjetischen Regierung wurde in den nächsten Tagen noch verstärkt, als die UdSSR keine diplomatischen Versuche unternahm, das U-Boot auslaufen zu lassen. Mikojan machte außerdem die zynische Bemerkung, dass die einzigen Wesen, die im Golfo Nuevo in Gefahr seien, die Fische seien. Argentinische Zeitungen erfuhren aus inoffiziellen Quellen, dass der Kommandant des U-Boots die Aufforderung zur Kapitulation ebenfalls ablehnend beantwortet hatte.

Die Zeitung La Razón berichtete am 14. Februar unter der Überschrift Zerstörung des feindlichen U-Boots im Golfo Nuevo steht bevor: *"Marineminister Gastón Clement erklärte gestern Abend auf die Frage nach der übermäßigen Verzögerung bei der Zerstörung des feindlichen U-Boots im Süden, dass es seiner Meinung nach 'im Grunde nur eine Frage von Stunden' sei. Er wiederholte, dass zwei U-Boote vor Ort waren und dass eines von ihnen vermutlich einen Propellerschaden hatte, wenn man nach den Geräuschen urteilt, die von den Hydrophonen aufgenommen wurden. Es handelte sich um U-Boote, die über eine sehr fortschrittliche Ausrüstung verfügten. Wenn U-Boote dieser Art zum Beispiel vermuten, dass sie vom Radar verfolgt werden, setzen sie einen speziellen Strahl ein, um die Präzision der Instrumente zu stören..."*

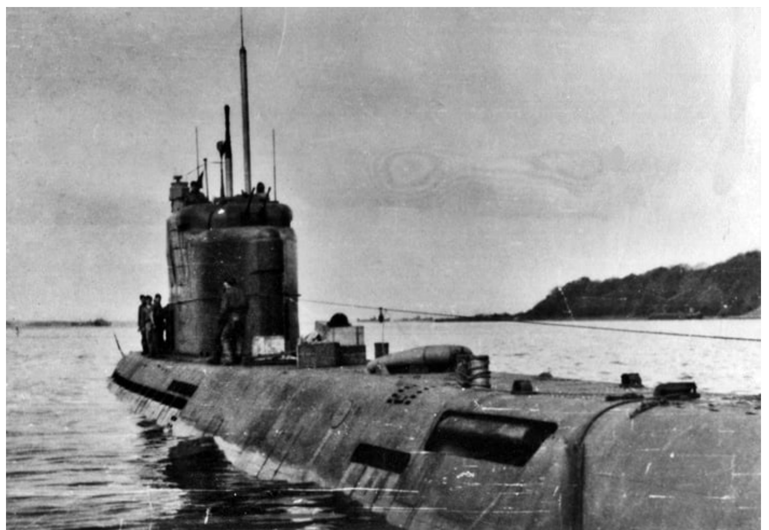
La Razón veröffentlichte ebenfalls einen Artikel unter der Überschrift Leiche bei Puerto Madryn aufgetaucht: *"Ein unbestätigter Bericht besagt, dass die Leiche eines Froschmanns in der Nähe von Punta Ninfas im Golfo Nuevo gefunden wurde. Dem Zustand der Verwesung nach zu urteilen, ist der Mann bereits seit vier Tagen tot. Bis jetzt wurde er nicht identifiziert. Der Taucheranzug ist ein Standardmodell und es wurden zwei Sauerstoffflaschen gefunden. Es wurden keine Herstelleretiketten oder -zeichen an der Kleidung oder Ausrüstung gefunden. Die Leiche weist Verletzungen auf, die vermuten lassen, dass es sich bei dem Mann um ein Besatzungsmitglied des beschädigten U-Boots handelt, das bei Reparaturarbeiten durch die Auswirkungen der Explosion getötet wurde."*

Ebenfalls am 14. Februar 1960 tauchten zwei fremde U-Boote auf und manövrierten in der Nähe der argentinischen Flottille außerhalb der Hoheitsgewässer. Diese Schiffe wurden als *"gigantisch"* beschrieben und der Typ *"konnte nicht genau bestimmt werden."* Im Golfo Nuevo wurde mit dem Abwurf von Wasserbomben mit dem neuen, extrem starken Sprengstoff begonnen. Tag und Nacht wurde alle zehn Minuten eine Wasserbombe abgeworfen. Die Seestreitkräfte vermuteten, dass der Eindringling *"die mysteriöse Fähigkeit hatte, sich der elektronischen Entdeckung zu entziehen"*, und am 15. Februar verkündete der argentinische Verteidigungsminister Justo Vilar, dass seiner Meinung nach *"das U-Boot entkommen sein muss". Am selben Tag meldete La Nación ein Kommuniqué aus Washington: "... Die US-Marine hat eine Gruppe von dreizehn Anti-U-Boot-Experten geschickt, um die argentinische Marine bei der Jagd nach den U-Booten im Golfo Nuevo zu unterstützen. Ihre Unterstützung wird rein beratend sein. Die Marine bestätigte außerdem, dass zusätzliches Anti-U-Boot-Material in den Süden geschickt wurde. Eine Ladung von Wasserbomben, Sonarbojen, Sonar- und elektronischer Ortungsausrüstung wurde letzte Woche nach Argentinien geschickt."*

In ihrem Leitartikel vom 16. Februar 1960 erklärte La Nación: "*Angesichts der Berichte, dass das von argentinischen Kriegsschiffen abgefangene U-Boot durch das Netz geschlüpft und abgehauen ist, wächst die allgemeine Besorgnis über die wahre Lage der Ereignisse im Golfo Nuevo rapide. In Marinekreisen wird jedoch behauptet, dass es noch einen günstigen Ausgang der Angelegenheit geben könnte, vor allem nachdem der Marineminister bestätigt hat, dass die Patrouillen intensiviert werden.*"

Die Zeitung berichtete auch von Quellen, die weniger optimistisch sind als der Marineminister: "*Wie in früheren Berichten angekündigt, wird die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass das U-Boot entkommen ist. Es war in letzter Zeit viel manövrierfähiger geworden und war schneller als zu jedem anderen Zeitpunkt während der ersten siebzehn Tage im Golfo Nuevo. Wenn es unter Wasser 20 Knoten fahren könnte, was wahrscheinlich ist, wäre es nicht schwer, seine Verfolger zu überlisten. Um diese Schlussfolgerung zu untermauern, denke man an unsere Fregatten, die keine 18 Knoten schaffen, und an unsere Zerstörer, deren Radare durchdrehen, wenn das Schiff schneller als 15 bis 17 Knoten fährt...*"

Am 17. Februar nahmen **KING** und **MURATURE** in Golfo Nuevo wieder Kontakt mit dem U-Boot auf, und die größte Marine-Luft-Konzentration seit dem Zweiten Weltkrieg versammelte sich in dem kleinen Golf für einen neuen Angriff, doch La Prensa war nicht optimistisch, dass es zu einem erfolgreichen Abschluss kommen würde: "*Bei der Suche nach den U-Booten im Golfo Nuevo hat es keine neuen Entwicklungen gegeben. Das Fehlen eines neuen Kontakts mit den Eindringlingen und die lange Dauer des Einsatzes haben zu der Vermutung geführt, dass die U-Boote geflohen sind. Diese Hypothese und die andere, dass sie versenkt worden sind, werden nicht durch konkrete Fakten oder gar Behauptungen gestützt...*"


Tap XXI, hier U 3505: Sogenanntes großes „Elektroboot". Echtes Unterseeboot mit Schnorchel und verdreifachter Batterie, stromlinienförmiger Rumpf und einem Druckkörper-Querschnitt in der Form einer Acht, dessen Durchmesser 5,3 m (oben) und 3,5 m (unten) betrug. Im unteren Teil ist die vergrößerte Batterie eingebaut.

Als in den frühen Morgenstunden des 21. Februar ein U-Boot vom Typ XXI auftauchte, wurden Zielsuch-Torpedos abgefeuert, die aber "*unverständlicherweise nicht trafen*". Eine neue Salve wurde abgefeuert und ging daneben. Weitere Sonartorpedos wurden aus der Luft abgefeuert, aber auch diese fanden das Ziel nicht. Als das U-Boot am 22. Februar kurz auftauchte, um Öl abzulassen, wurde es von Kriegsschiffen beschossen, aber es wurden keine Treffer beobachtet. Inzwischen hatte die argentinische Marine genug und meldete am 23. Februar: "*Die Gewässer des Golfo Nuevo wurden am 21. und 22. Februar sorgfältig durchkämmt, ohne dass ein weiterer Kontakt mit dem Eindringling hergestellt werden konnte, von dem man annimmt, dass er entkommen ist. Es wird jedoch vermutet, dass er versuchen könnte, zurückzukehren. Trotzdem wurde die Suche eingestellt.*"


Ray Maurer Pitts

Am 22. März 1960 veröffentlichte die New York Times den folgenden Artikel unter der Überschrift Submarine Held Real - Leader of US Unit Backs Argentine Report:

Washington, 21. März (UP): "*Kapitän Ray M. Pitts, der während des U-Boot-Schreckens im letzten Monat eine US-Einheit in Argentinien leitete, glaubt, dass es ein ausländisches U-Boot in Golfo Nuevo gab. In einem Interview sagte er, dass es viele Beweise gebe, über die er nicht sprechen dürfe. Er fügte hinzu, dass er mit Personen gesprochen habe, die sagten, sie hätten den Eindringling gesehen. Er sagte, er sei zuversichtlich, dass diese Personen die Wahrheit sagen.*

Kapitän Pitts ist stellvertretender Direktor der Abteilung für Unterwasserkriegsführung der Marine. Acht der dreizehnköpfigen US-Expedition, die nach Argentinien geschickt wurde, um das U-Boot zu suchen, kamen bei dem Flugzeugabsturz am 25. Januar über Rio de Janeiro ums Leben."

Am 24. Februar 1960 gab der argentinische Marineminister bekannt: "*Die Operation in Golfo Nuevo ist ohne die Ergreifung oder Zerstörung der eindringenden U-Boote beendet worden. Die Marine hat jedoch ihre Pflicht erfüllt, die im Wesentlichen darin besteht, unsere Souveränität auf See und entlang der See- und Flussküsten, auf der Oberfläche, darunter und in der Luft zu schützen. Sie hat ihre Pflicht erfüllt, denn sie hat den Eindringling entdeckt, ihn ohne Rücksicht auf Verluste angegriffen, ihn gezwungen, unsere Gewässer zu verlassen, und ihn daran gehindert, seine Mission zu erfüllen, die darin bestand, unsere nationale Souveränität zu verletzen...*"

Diese Plattitüde täuscht über die Tatsache hinweg, dass die argentinische Marine und ihre Überwasserschiffe zu keinem Zeitpunkt sicher waren, wo sich der Eindringling befand, es sei denn, er war aufgetaucht, dann feuerten sie Granaten und Torpedos auf ihn und verfehlten ihn immer. "*Es wurde gezwungen, unsere Gewässer zu verlassen*" ist eine interessante Aussage angesichts der Vermutung von Gastón Clement vom 23. Februar, dass das U-Boot "*versuchen könnte, zurückzukehren*". Dies deutet darauf hin, dass er sich des Zwecks bewusst war, zu dem das U-Boot nach Golfo Nuevo gekommen war. Vielleicht war zwischen dem Marineminister und den Betreibern des U-Boots vereinbart worden, dass es sich vorübergehend zurückziehen würde, um ihm die Möglichkeit zu geben, seine Behauptung, es vertrieben zu haben, geltend zu machen, und dann für eine letzte Aufmerksamkeit zurückzukehren, bevor die Anlage endgültig geschlossen würde. (4)



U-2540 Typ XXI

Die Boote des Typs XXI, die in den letzten Jahren Golfo Nuevo besuchten, waren nicht dort, um der Welt ihre seltsame, fortschrittliche Technologie zu verkünden, und auch nicht, um eine andere banale Aufgabe zu erledigen, wie z.B. das Auftanken, das man fast überall an der patagonischen Küste erledigen konnte, ohne dass es allzu sehr auffiel. In Golfo Nuevo in der Nähe von Punta Pirámide gab es, wie der chilenische Spion 1941 herausgefunden hatte, wahrscheinlich einen geheimen U-Boot-Stützpunkt unter Wasser, wo ein einzelnes U-Boot in absoluter Sicherheit betreut werden konnte. In Anbetracht der Risiken für ein U-Boot beim Einlaufen in ein fast geschlossenes Gewässer, in dem sich ein Marinestützpunkt befand, muss die Umrüstung unabdingbar und mit der geheimen Technologie verbunden gewesen sein.

Der Marineminister hatte offen erklärt, dass das U-Boot anscheinend mit einer Art Strahl ausgestattet war, der elektronische Geräte wie Sonar, Radar und den MAD-Analysator neutralisierte oder dazu brachte, falsche Messwerte zu liefern. Das würde auch erklären, warum ihre Torpedos das Ziel nicht trafen. Am interessantesten war jedoch, dass die Wasserbomben "*mit großer Wirkung*" das Boot nicht beschädigten oder versenkten. Die U-Boot-Besatzung wäre niemals in Golfo Nuevo geblieben, wenn ein echtes Risiko bestanden hätte, dass das Boot versenkt werden könnte. Daraus kann man schließen, dass das Boot unverwundbar war, auch wenn die Gefahr groß wurde.

Die zufällige Enthüllung der Existenz dieser Technologie wirft ein Schlaglicht auf die außergewöhnlichen Fortschritte, die Deutschland am Ende des Zweiten Weltkriegs in der U-Boot-Waffenentwicklung gemacht hat. Die Wissenschaftler und Materialien sowie die

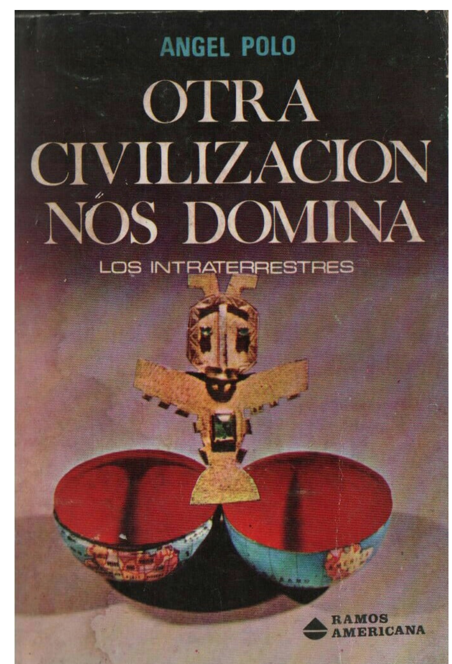
technischen Spezialisten, die damit umgehen konnten, wurden mit dem stillschweigenden Einverständnis der argentinischen Regierung nach Argentinien gebracht, und nach etwa einem Jahrzehnt tauchten mysteriöse U-Boote der letzten Kriegsgeneration auf, die mit seltsamen Fähigkeiten ausgestattet waren, die sie unverwundbar machten.

Diese Fähigkeiten wurden bereits während der Operationen im Jahr 1945 erprobt. Wie im sechsten Kapitel beschrieben, befand sich die Küste von New York in höchster Alarmbereitschaft; Luftschiffe suchten das Wasser nach U-Boot-Periskopen ab, und U-530 näherte sich der Küste, wenn nicht sogar dem Hafen selbst, und Wermuth gab jedem Besatzungsmitglied Zeit, das Alltagsleben in den Straßen von New York durch das Periskop zu beobachten, scheinbar ohne Angst, entdeckt zu werden.

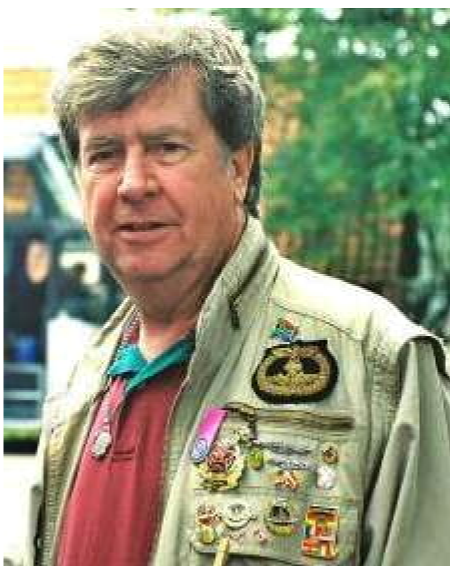
Heinz Schäffers U-977, ein Boot vom Typ VII, das von seinem Kommandanten als nicht fronttauglich eingestuft wurde, erhielt von Admiral Dönitz den Befehl, den Hafen von Southampton anzulaufen und dort Schiffe zu versenken - eine Mission, die in der ersten Maiwoche 1945 nicht nur keinen Sinn machte, sondern darüber hinaus selbstmörderisch war, es sei denn, das Boot verfügte über eine Art *"Störeinfluss"*, der es unverwundbar machte. Im Skagerak wurde U-977 an der Oberfläche von zwölf oder mehr RAF-Jagdbombern erwischt, die es umkreisten, aber nicht angriffen, so dass Schäffer abtauchen und seine Reise unbeschadet fortsetzen konnte.

Während der Fahrt nach Norden durch das Kattegat am 26. März 1945 berichtete Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld von ähnlichen Vorfällen, die U-234 betrafen und die er für bizarr hielt und für die es keine Erklärung gab.

Bei seinem Besuch im Hauptquartier der Waffen-SS im April 1945 wurde Heinz Schäffer angeboten, eine praktische Vorführung des neuen *"Todesstrahl-Gerät"* zu sehen. Schäffer vermied es, zu erfahren, worum es sich dabei handelte, indem er erklärte, dass er zu dem Zeitpunkt woanders sein musste. Der Begriff *"Todesstrahl-Gerät"* taucht in einem merkwürdigen kleinen Buch auf (5), auf das ich vor ein paar Jahren aufmerksam gemacht wurde, und man versicherte mir, dass dies der Bereich ist, auf den man sich konzentrieren sollte, um es zu verstehen.



Eine andere Zivilisation beherrscht uns - die Intraterrestrischen


HARRY COOPER, HERAUSGEBER

ANMERKUNG DES HERAUSGEBERS: Ich war 1960 Spezialwaffentechniker bei der US Air Force, als sich diese Geschichte abspielte. Obwohl die Luftwaffe nicht an der Jagd auf diese geheimnisvollen U-Boote beteiligt war, wurden wir über die Verfolgung auf dem Laufenden gehalten und ich erinnere mich, dass wir uns fragten, wie diese Eindringlinge die beste und modernste U-Boot-Abwehrtechnologie und -spezialisten der Welt besiegen konnten. Zugegeben, anfangs mussten wir ein oder zwei Mal darüber lachen, dass unsere Marine nicht in der Lage war, diese U-Boote zu stellen oder zu zerstören, aber schon bald waren wir erstaunt, dass die geheimnisvollen U-Boote, egal was unsere Marine, die fortschrittlichste der Welt, auch unternahm, ihr mit Leichtigkeit entkamen.

Anmerkungen:

(1) Newton, Professor Ronald C: Actividades clandestinas de la armada alemana en aguas argentinas [Geheime Aktivitäten der deutschen Marine in argentinischen Gewässern], CEANA Report Februar 1998, Text um Fußnotenmarkierung 24.

(2) Blanco y Negro, Madrid, Nr. 2494, 20. Februar 1960.

(3) Hirschfeld/Brooks: Hirschfeld, op cit, S.78-82 für die Erfahrungen des U-Boots U-109 in der Nähe von Gibraltar im Jahr 1941.

(4) Die Quellen für diesen Bericht sind Camaras, Jorge, Puerto Seguro, die Website, und Captain Jorge F. Schwarz, Operación Golfo Nuevo, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2002. Als Offizier der Kommunikationsabteilung der argentinischen Marine war Kapitän Schwarz zur Zeit des Vorfalls im Jahr 1960 dem Secretaría General Naval zugeteilt, was ihm die Möglichkeit gab, das für die Rekonstruktion der Ereignisse notwendige Grundmaterial zu sammeln und die Besatzungen der Marine und der Luftwaffe zu befragen. Sein fiktiver Bericht, der auf den wahren Ereignissen basiert, endet am 14. Februar 1960, also vor der Einführung der fortschrittlichen Waffen aus den Vereinigten Staaten, aus Gründen der nationalen Sicherheit und der Geheimhaltung. Obwohl er in seinem fiktiven Bericht ein hypothetisches sowjetisches U-Boot als Eindringling benutzt, gibt Kapitän Schwarz zu, dass die Herkunft des U-Boots ein Geheimnis bleibt.

(5) Polo, Ángel: Otra civilización nos domina - los Intraterrestres [Eine andere Zivilisation beherrscht uns - die Intraterrestrischen], Ediciones Ramos Interamericana, 1977, S.71-74.

KAPITEL ZWÖLF

Caleta de los Loros: Die rätselhaften Sichtungen der Nachkriegszeit

"In der Sensationsliteratur hält sich hartnäckig die Vorstellung, dass die Nazis von 1920 bis 1945 von okkulten Kräften inspiriert und sogar gelenkt wurden. Diese Mythologie hat ihren Ursprung in der Nachkriegsfaszination für den Nationalsozialismus. Diese Faszination wurde vielleicht durch die Irrationalität und die makabre Politik des Nationalsozialismus und die kurze kontinentale Vorherrschaft des Dritten Reiches hervorgerufen."

Professor Goodrick-Clarke: Die okkulten Wurzeln des Nationalsozialismus, Anhang D.

[Anmerkung: Dieser Professor ist höchst wahrscheinlich ein beauftragter Schreiberling der Gegenseite. Ich verweise auf ein Interview eines Thule-Mitgliedes, aus dem etwas ganz anderes hervorgeht.]



Nicholas Goodrick-Clarke
Führende Persönlichkeit in der Erforschung der westlichen Esoterik, der ein entscheidendes Buch über die Rolle des Okkulten beim Aufstieg des Nationalsozialismus geschrieben hat. Er war seit 2005 Professor für westliche Esoterik an der Universität von Exeter. Dieses Thema hat er in einer Reihe von viel beachteten Büchern weiterentwickelt und vorangetrieben.

Nur wenige Menschen haben jemals Kugelblitze gesehen, diese geheimnisvollen Feuerbälle, die durch die Luft schweben und feste Materie durchdringen können. Selbst Wissenschaftler wissen nur sehr wenig über sie, aber im Allgemeinen kommen sie zu dem Schluss, dass Kugelblitze ein kugelförmiger Wirbelsturm aus erhitztem Plasma mit großer elektrischer Leitfähigkeit sind, der zuvor mit der Energie von Gewittern aufgeladen wurde und ein starkes Magnetfeld erzeugt.

Das elektrische Potenzial des Magnetfelds wurde auf der Grundlage eines Ereignisses in England im 19. Jahrhundert wissenschaftlich berechnet. Während des Läutens der Glocken in der Pfarrkirche von Stanford Courtney in Devon am Abend des 7. Oktober 1811 drang ein Kugelblitz in das Kirchenschiff ein und hielt die Glocken mitten im Schwingen an. In dem Moment, als sich der Kugelblitz auflöste, wurden die Glocken von der Kraft befreit, die sie hielt. Dr. Blair berechnete daraus, dass es Magnetfelder gibt, die fünfhundertmal stärker sind als das der Erde, das mit 0,5 bis 0,7 Gauss schwingt. Der Kugelblitz in Devon erschien im Inneren der Kirche in einem Abstand von zehn Metern zu den Glocken. Seine magnetische Kraft lässt sich aus der Kraft errechnen, die nötig ist, um die Glocken zu bewegen: Sie beträgt 150.000 Gauß in einem Meter Entfernung vom Zentrum des Kugelblitzes.

Dr. Blair kam zu dem Schluss, dass es in keinem Labor auf der Erde möglich wäre, Magnetfelder von solch außergewöhnlichem Potenzial zu reproduzieren. Der Leser wird sehen, dass, wenn ein solches Phänomen erzeugt werden kann, das von einem U-Boot nach außen strahlt, das Magnetfeld alle elektronischen Strahlen, die auf das Boot gerichtet sind, ablenken oder verzerren würde, das Boot unverwundbar gegen alle Sprengkräfte machen würde und möglicherweise auch die Sichtverhältnisse innerhalb des kugelförmigen Strahls beeinflusst. Wenn die Boote des Typs XXI in Golfo Nuevo im Schutz eines solchen Phänomens operiert hätten, würde dies auch ihre Unverwundbarkeit erklären. Aber *"es wäre in keinem Labor auf der Erde möglich, ein Magnetfeld von solchem Potenzial zu reproduzieren"*, sagen die Wissenschaftler, und so mussten die Motivation und die Technologie von Quellen jenseits der Erde kommen.

BALL LIGHTNING EXPLAINED AS A STABLE PLASMA TOROID

Clint Seward
Electron Power Systems, Inc., 42 Washington Drive, Acton, Mass 01720

Chiping Chen
Plasma Science and Fusion Center, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA 02139

Ken Ware
Defense Threat Reduction Agency, 6801 Telegraph Road, Arlington, VA 22310-3398

Abstract

Spinning plasma toroids are created using high power electric arcs similar to lightning bolts. The spinning toroids are observed to be stable in atmosphere with no confining magnetic fields. Spinning toroids have the appearance of spheres, or balls, and create bright light through collisions with neutrals in the atmosphere. The spinning toroids are observed to last for more than 200 milliseconds in partial atmosphere. This paper describes the initiation apparatus and parameters. An explanation for the plasma toroid is presented that it is a hollow toroid of electrons where all the electrons travel in parallel paths orthogonal to the toroid circumference and reside in a thin outer shell of the toroid. The electron motion creates a current in the surface that in turn creates an internal magnetic field. Equations are presented detailing the initiation of the plasma toroid, and detailing the plasma toroid itself. The stability analysis for the plasma toroid has been completed that explains how the plasma toroid remains stable in atmosphere. The spinning plasma toroid has the appearance of Ball Lightning, in observations, computer simulations, and equations. The plasma toroid explains how a plasma ring can be stable in atmosphere with no external magnetic fields, and how it can contain many electrons with high energy. Ball lightning is often reported as a ring current, in toroid shape, and since a spinning ring appears as a sphere or ball, the spinning plasma toroid provides an explanation for Ball Lightning. The technology of the plasma toroid has the potential for new applications in propulsion and energy generation and storage.

I. OBSERVATION

Spinning plasma toroids (SPT's) have been created in the labs of Electron Power Systems, Inc. for a number of years using high power electric arcs similar to lightning bolts. The SPT's are observed to be stable in atmosphere with no confining external magnetic fields. SPT's have the appearance of spheres, or balls, and create bright light through collisions with neutrals in atmosphere. The SPT's are observed to endure for more than 200 milliseconds in partial atmosphere of 0.1 to 10 Torr. A plasma toroid is shown schematically in Fig. 1.

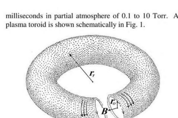


Figure 1. The Plasma Toroid with Parallel Electron Orbits, and Internal Magnetic Field.

A method for generating stable plasmas has been demonstrated and patented [1]. Proof of concept experiments are being completed. A project is underway to scale the results up to a demonstration unit. A typical SPT as generated is shown in Fig. 2. Typically, the SPT is spinning rapidly after initiation. In this figure it has been slowed down with high-speed video at 1/10,000 shutter speed. The picture is of SPT tilted toward the camera.

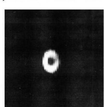


Figure 2. A Stable Plasma Toroid Observed in an Arc Discharge Experiment

0-7803-7120-8/02/$17.00 © 2002 IEEE

Ein Beispiel für die Größe der Aufgabe findet sich in einer wissenschaftlichen Abhandlung der amerikanischen Forscher Seward, Chen und Ware mit dem Titel Ball Lightning Explained as a Stable Plasma Toroid *[Kugelblitz als stabiles Plasmatoroid erklärt]*. Diese Herren sind der Meinung, die im Titel ihres Papiers zum Ausdruck kommt, können

dies aber erst beweisen, wenn *"ein Phänomen eingefangen"* und definitiv analysiert wurde. Das Problem ist, dass alle ihre Plasmatoroide, die einen einheitlichen Durchmesser von 10 cm haben, höchstens eine Fünftelsekunde dauern und daher nicht *"eingefangen"* werden können, und das ist alles, was die Vereinigten Staaten in über sechzig Jahren an Experimenten erreicht haben.

Wenn der Kugelblitz ein stabiler Plasmatoroid ist und das Phänomen ist, das die Marineinfanteristen nach dem Krieg zum Schutz ihrer U-Boote eingesetzt haben, dann sind die deutschen Plasmatoroide Kugeln mit einem Durchmesser von bis zu sechs Meilen in alle Richtungen und absolut stabil, bis die Betreiber den Toroid durch ein elektrisches Signal auflösen wollen.

Dieser enorme Unterschied im Entwicklungsstand zwischen den modernen Vereinigten Staaten und dem am Ende des Krieges besiegten Deutschland scheint zu bestätigen, dass die Deutschen Hilfe von einem nicht-terrestrischen Verbündeten gehabt haben müssen, der die Technologie unter seiner eigenen Aufsicht für seine eigenen Zwecke zur Verfügung stellte.

Natürlich gibt es nur wenige Archivinformationen zu diesem Wissenschaftszweig, aber interessant ist die Tatsache, dass der riesige Elektrokonzern AEG in den 1930er Jahren ein Labor auf dem Dach der Charité in Berlin einrichtete, um das Phänomen der Kugelblitze zu untersuchen.

Es gab ein einziges Projekt in Hitler-Deutschland, das in der Sonderstufe SS/1940 als *"besonderer Sonderfall"* eingestuft wurde. Professor E. Schumann, Leiter der Forschungsabteilung des Heereswaffenamtes, verlieh einem AEG-Projekt die höchste bekannte Prioritätseinstufung, die je im Dritten Reich vergeben wurde, kriegsentscheidend für den Krieg. Die Arbeiten sollten *"mindestens bis zum Ende des Krieges"* fortgesetzt werden. Dieser Satz bedeutet, dass die Arbeiten bis zum Endsieg fortgesetzt werden sollten, egal wie der Krieg ausgehen würde. Das Genehmigungsdokument für die Einstufung ist das Protokoll der Sitzung des Heereswaffenamtes vom 21. Juli 1942. Der Bevollmächtigte des Reichsmarschalls für Atomwissenschaft, Professor Esau, betonte die große Dringlichkeit, die Entwicklung im Kriegsinteresse voranzutreiben. Die Hälfte des Projekts, das Arbeiten am Hochspannungstransformator beinhaltete, wurde von AEG-Oberingenieur Richard Crämer geleitet. Das Projekt erhielt den Decknamen Charité-Anlage, was natürlich eine Anspielung auf die von der AEG in den 1930er Jahren auf dem Dach des Charité-Krankenhauses durchgeführten Arbeiten an der Kugelblitzanlage war. (2)

Prof.Dr.C.Ramsauer,
AEG FORSCHUNGS-INSTITUT
FERNRUF • 408101

Berlin-Reinickendorf/Ost 1, den 22.April 1943.
Holländerstraße 31-34

Bescheinigung.

Herr Oberingenieur R. C r ä m e r von der A E G - Transformatorenfabrik in Oberschöneweide bearbeitet gemeinsam mit dem A E G - Forschungs-Institut ein Hochspannungsprojekt, das vom Heereswaffenamt bei der A E G bestellt ist und unter dem Decknamen "Charité-Anlage" als geheimzuhaltende kriegswichtige Anlage läuft. Die Durchführung dieses Projektes ist in ihrer einen Hälfte an die Person des Herrn Crämer geknüpft, der als einziger AEG-Angestellter die notwendigen Erfahrungen auf diesem elektrischen Sondergebiet besitzt. Ohne die Mitarbeit des Herrn Crämer ist daher die Durchführung dieses Projektes nicht möglich. Die Entwicklung muß mindestens bis zum Ende des Krieges mit aller Energie durchgeführt werden.

Die kriegswichtige bezw. kriegsentscheidende Bedeutung dieses Projektes geht aus folgendem hervor :

1) Das Projekt läuft unter der Sonderstufe SS/1940, die nur in solchen Sonderfällen gewährt wird.
2) Herr Ministerialdirektor Professor Dr.E.Schumann, der Leiter der Abteilung Forschung im Heereswaffenamt, Charlottenburg, Hardenbergstr.10, hat diesem Projekt die höchste Dringlichkeitsstufe zugestanden, indem er es als "mit kriegsentscheidend" bezeichnet hat (vgl.Protokoll der Sitzung vom 21.7.42, das auf Wunsch vorgelegt werden kann).
3) "Der Bevollmächtigte des Reichsmarschalls für Kernphysik", Herr Staatsrat Professor Dr.A.Esau, Präsident der Physikalisch-Technischen Reichsanstalt, Charlottenburg, Werner Siemensstr. 8-12, hat dem Unterzeichneten erklärt, daß er ebenfalls die Notwendigkeit, diese Entwicklung im Kriegsinteresse durchzuführen, bescheinigen wird. Die schriftliche Bescheinigung wird nachgereicht.

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS GESELLSCHAFT
FORSCHUNGS INSTITUT
Der Direktor:



ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT
FABRIKEN FÜR TRANSFORMATOREN UND HOCHSPANNUNGSSCHALTER

BERLIN-OBERSCHÖNEWEIDE,
Wilhelminenhofstraße 83-85

Drahtwort
TRANSFORMATOR

Fernsprecher
Ortsruf 63 00 13
Fernruf 63 07 53 54

Ihre Zeichen | Ihr Schreiben vom | Unsere Zeichen | Tag

Betrifft B e s c h e i n i g u n g

Herr Oberingenieur Richard C r ä m e r ist Leiter unseres Hochspannungslaboratoriums. Er ist verantwortlich für die Durchführung aller Versuche zur Weiterentwicklung des Hochspannungstransformatoren- und Hochspannungsapparatebaus. Ferner werden im Hochspannungslaboratorium alle Untersuchungen durchgeführt, die im Zusammenhang mit aufgetretenen Defekten an Hochspannungsapparaten erforderlich werden.

Herr Crämer ist weiterhin mit der Entwicklung einer Apparatur befasst, die vom Heereswaffenamt bei der AEG bestellt und als kriegsentscheidend wichtig bezeichnet worden ist.

Da im Hochspannungslaboratorium Herrn Crämer nur ein jüngerer Kollege zur Seite steht, dessen Erfahrungen und Kenntnisse die von Herrn Crämer nicht annähernd erreichen, ist Herr Crämer für die Weiterführung unserer Entwicklung und für die Erhaltung der technischen Qualität unserer Lieferungen unentbehrlich. Wir können auf die Mitarbeit von Herrn Crämer auch vorübergehend nicht verzichten.

ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT
für Transformatoren und Hochspannungsschalter

Versenkte U-Boote in Caleta de los Loros

Zwischen den frühen 1950er Jahren und 1990 haben zahlreiche argentinische Augenzeugen, vor allem private Flieger, behauptet, ein oder zwei versunkene U-Boote nicht weiter als eine Meile von der Niedrigwassermarke in Caleta de los Loros am Nordufer des Golfo San Matías gesehen zu haben. Dieser Golf bildet die Küste der argentinischen Provinz Rio Negro und grenzt an seinem Südufer an den Golfo Nuevo und den Golfo San José. Das Nordufer des Golfs erstreckt sich zwischen der Stadt San Antonio Oeste, dem Hauptquartier des deutschen militärischen Nachrichtendienstes in Argentinien in beiden Weltkriegen, und El Condor, eine Entfernung von über 160 Kilometer. Der Küstenabschnitt, der in der ersten Hälfte dieses Berichts von Interesse ist, verläuft direkt südlich des 41. südlichen Breitengrads und liegt zwischen der Landzunge Mejillones, die den westlichen Eingang zur Bucht Caleta de los Loros markiert, und dem Leuchtturm von Punta Bermeja, eine Entfernung von etwa 64 Kilometern. Die Küste ist eine Mischung aus bis zu 30 Meter hohen Klippen, felsigen Plattformen und Sandstränden mit einer typischen Dünenvegetation. Windstille Tage sind eine Seltenheit.



Don Angel Alcazar de Velasco *berichtet in unserem ersten Teil der Hitler Escape Series (Hitler in Argentinien), dass der Kapitän, nachdem das U-Boot ihn und Martin Bormann in Puerto Coig an Land absetzte, plante, das Boot zu einem Ort auf halbem Weg zwischen Puerto Coig und Buenos Aires zu bringen und es dort in einer kleinen Bucht zu versenken. Wenn man sich eine Karte der argentinischen Küste anschaut, sieht man, dass die Caleta de los Loros (Papageienbucht) an der nordwestlichen Ecke des Golfo San Mathias genau dort liegt, wo Don Angel es vorhergesagt hat.*

Das erste Mal, dass die argentinische Marine ein ungewöhnliches Interesse an diesem Küstenstreifen zeigte, war am Morgen des 18. Juli 1945, als das Torpedoboot **MENDOZA** im Golfo San Matías eintraf, um ein gemeldetes U-Boot zu untersuchen. Das argentinische Kriegsschiff näherte sich bis auf zwei Meilen an die Küste heran, um die Caleta de los Loros und die angrenzenden Strände zu erkunden. Nach dem Angriff auf ein getauchtes U-Boot vor San Antonio Oeste am späten Nachmittag, über den in einem früheren Kapitel berichtet wurde, steuerte die **MENDOZA** um 1907 Uhr auf 107°, um das Gebiet zu verlassen und den nördlichen Küstenabschnitt wieder in Küstennähe zu patrouillieren.

Nachdem sie um 2105 Uhr den Leuchtturm Belén (41° 09'S x 63° 46'W) erreicht hatte, änderte die **MENDOZA** ihren Kurs und fuhr auf Hydrophonwache von dort zurück zum Leuchtturm San Matías (40° 49'S x 64° 43'W), den sie um Mitternacht erreichte. Warum der Kommandant der **MENDOZA** beschloss, sich auf diesen Küstenabschnitt zu konzentrieren, in der Erwartung, dort und nicht anderswo ein U-Boot zu finden, wird in dem Bericht nicht erwähnt. Das Torpedoboot, das von mindestens drei Marineflugzeugen begleitet wurde, verbrachte die nächsten zwei Tage damit, diesen Streifen auf und ab zu navigieren, gab die Suche aber schließlich auf, nachdem der Chef des Marinegeneralstabs am 21. Juli 1945 den Befehl erteilt hatte, alle Küstenpatrouillen abzubrechen. Die Intensität dieser Suche deutet darauf hin, dass die argentinische Marine in den Monaten nach dem Ende des europäischen Krieges ein gewisses Maß an Misstrauen, wenn nicht gar Wissen, über diese unwirtliche Küste hatte.

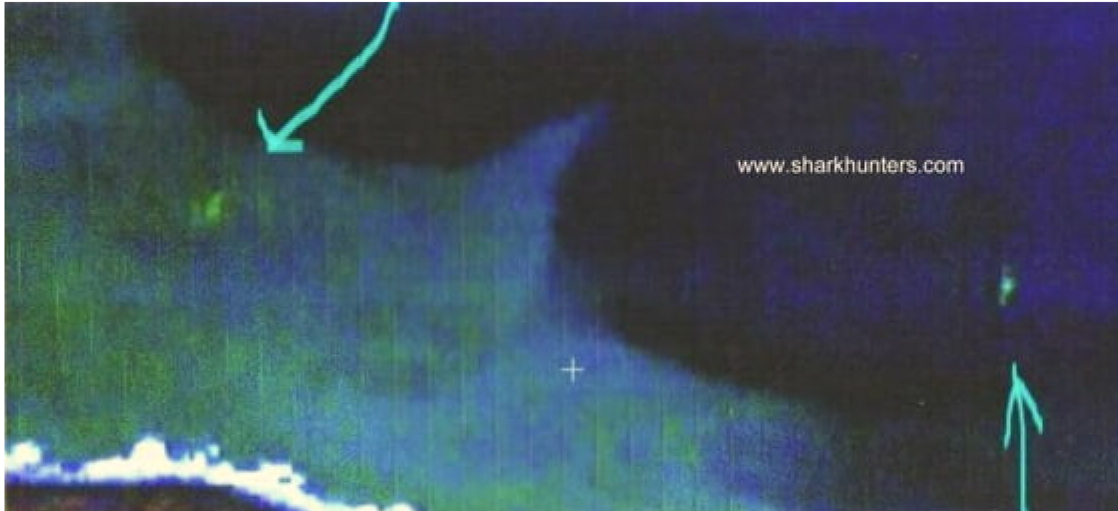
Die Nachkriegssichtungen

Der Flieger Manfredo Braunmüller gab zwei wichtige Berichte ab. Der erste war die Nachricht, dass er in den 1950er Jahren ein gesunkenes U-Boot in der Zone gesichtet hatte. Der nächste war Mario Chironi, der 1956 ein Regierungsflugzeug flog.

Ernesto Duca, der 1965 als Co-Pilot in einer Cessna-Maschine für die Provinzregierung Salud Pública flog, berichtete: *"Wir waren auf dem Weg nach San Antonio Oeste und ich sah die Wracks vor der Caleta in etwa 1800 Metern Entfernung, eine Art seltsame Kegelform, die in einem Winkel von 45° zur Küste ausgerichtet war, die Spitzen waren spitzer als der Rest. An den Enden auf beiden Seiten*

hatten sie Propeller, die wie die Sonne leuchteten. Auf der Strandseite befand sich eine große Trommel oder die Überreste eines Kessels von etwa zwei Metern Durchmesser. Es sah aus, als hätte sich der Rumpf geteilt."

Der Hotelier Antonio Ribeira meldete zwischen 1958 und 1966 drei Sichtungen. Vidal Perayra aus Viedma, ein ehemaliger Mitarbeiter von Lahusen, sah im März 1980 von einem Strand aus ein versunkenes U-Boot: *"Mit dem Wind aus dem Norden konnte man den Bug 200 Meter von der Niedrigwassermarke entfernt perfekt sehen."*



Die Brandung am Strand ist unten links zu sehen; zwei *"Ziele"* weiter draußen sind auf diesem Luftbild zu sehen. An einem Tag mit extremem Niedrigwasser im Jahr 1990 mieteten die Veterinärmediziner Marcelo Ochoa und Eduardo Frias ein Flugzeug und versuchten, eine versunkene Sichtung zu fotografieren. Frías' Foto ist die einzige bekannte Aufnahme, die außerhalb der geheimen Marinearchive existiert. Es zeigt zwei längliche Gebilde von schätzungsweise 60 Metern Länge, die parallel zur Küste liegen. Das Foto wurde während eines Privatflugs aus der Pilotenkabine heraus mit einem unzureichenden Objektiv aufgenommen, und die Qualität ist nicht gut. Die Karten des Service of Naval Hydrography weisen an dieser Stelle nicht auf ein gesunkenes Wrack hin.

1978 war Carlos Massey, ein Bergungsexperte, mit der Bergung eines gesunkenen Fischerboots bei Puerto Madryn im Golfo Nuevo beschäftigt. Er wurde zum Marinestützpunkt in Bahía Blanca gerufen, um seine Meinung über die Möglichkeit der Bergung von zwei U-Booten abzugeben, die in den Gewässern bei Caleta de los Loros gesunken waren, und erhielt Zugang zu geheimen Unterlagen, einer Akte von etwa 100 Seiten mit Fotos, Seekarten, Karten und Skizzen. Massey erinnerte sich daran, dass er von einem hochrangigen Marinechef unterzeichnete Erklärungen gesehen hatte, in denen die Bedingungen und der genaue Zeitpunkt der Sichtung angegeben waren. Das war im Jahr 1960, ganz zufällig. Ein Neptun-Flugzeug vom Stützpunkt Almirante Zar in Trelew hatte die gesunkenen Rümpfe während eines Fluges nahe der Nordküste des Golfo San Matías gesehen, als es in diesen Gewässern auf der Suche nach möglichen eindringenden U-Booten patrouillierte. Das Flugzeug war mit Magnetsensoren (MAD) ausgestattet, und die Piloten hatten die Koordinaten vermerkt.



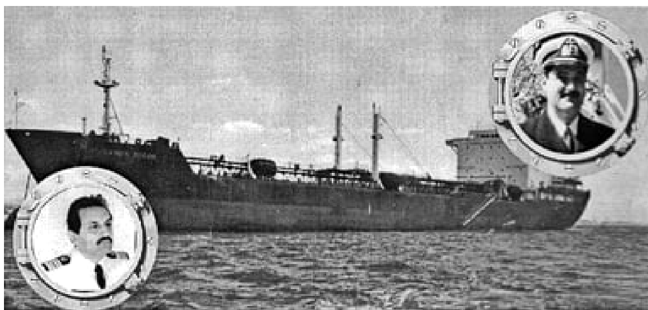
Aus einem Interview mit Carlos Massey, einem ehemaligen Taucher in der argentinischen Marine.

Massey erzählte weiter, dass die Sichtung im August 1978 bei idealen Bedingungen mit niedrigem Wasserstand und Sonnenhöchststand stattfand, so dass die Rümpfe fotografiert werden konnten. Die argentinische Marine hatte daraufhin eine Gruppe von Tauchern geschickt, um die Untersuchung abzuschließen.

"Auf den Fotos kann man deutlich die Silhouetten der Boote erkennen, die in etwa 16 Metern Tiefe liegen, wobei die Rümpfe eng beieinander liegen und zur Küste zeigen und die Hecks fünfzig Meter voneinander entfernt sind. Neben den Silhouetten sieht man auch die dunkle Färbung, die die Position der Kommandotürme anzeigt."

Massey sagte, er könne sich nicht mehr an die genaue Position der beiden Boote erinnern (oder die argentinische Marine habe ihn gewarnt, sie nicht zu nennen), die er auf Grad, Minuten und Sekunden genau angab, aber sie befand sich an der Nordküste des Golfo San Matías und in den Gewässern nahe der Caleta de los Loros in einer Entfernung von 800 bis 1000 Metern von der Niedrigwasserlinie. Angeblich wurde das Wiederauftauchen der U-Boote schließlich auf Bitten der westdeutschen Botschaft in Buenos Aires mit der Begründung aufgegeben, dass die Boote mit Sprengfallen versehen sein könnten. Die argentinische Marine wies die Behauptungen von Massey zurück.

Während des Falklandkriegs im Mai 1982 war Diego Ginaca Kapitän des YPF-Flottentankers **CAMPO DURÁN**, dem einzigen zivilen Schiff, das zu dieser Zeit als Hilfsflotte im Einsatz war. Etwa Mitte des Monats war sein Schiff an der Nordküste des Golfo San Matías zwischen Bahía Rosas und Punta Bermeja, etwa sechzig Kilometer östlich von Caleta de los Loros, mit der Fregatte **SANTISIMA TRINIDAD** zusammengetroffen, als ein Hubschrauber die Warnung ausgab: *"Ihr habt Gesellschaft achtern"*.



CAMRO DURAN: Kapitän Diego Alejandro Ginaca (rechts)
Kapitän Mario Alberto Tejera (links); Besatzung während des Malwinen-Konflikts

Die Hubschrauberbesatzung hatte die Silhouetten von zwei U-Booten gesehen, die sie als britische U-Boote vermuteten. Die Betankung wurde abrupt abgebrochen, aber eine Stunde später wurde bestätigt, dass die gesichteten U-Boote nicht feindlich waren. Wie zu vermuten war, erinnert sich Ginaca nicht mehr an die genauen Koordinaten.

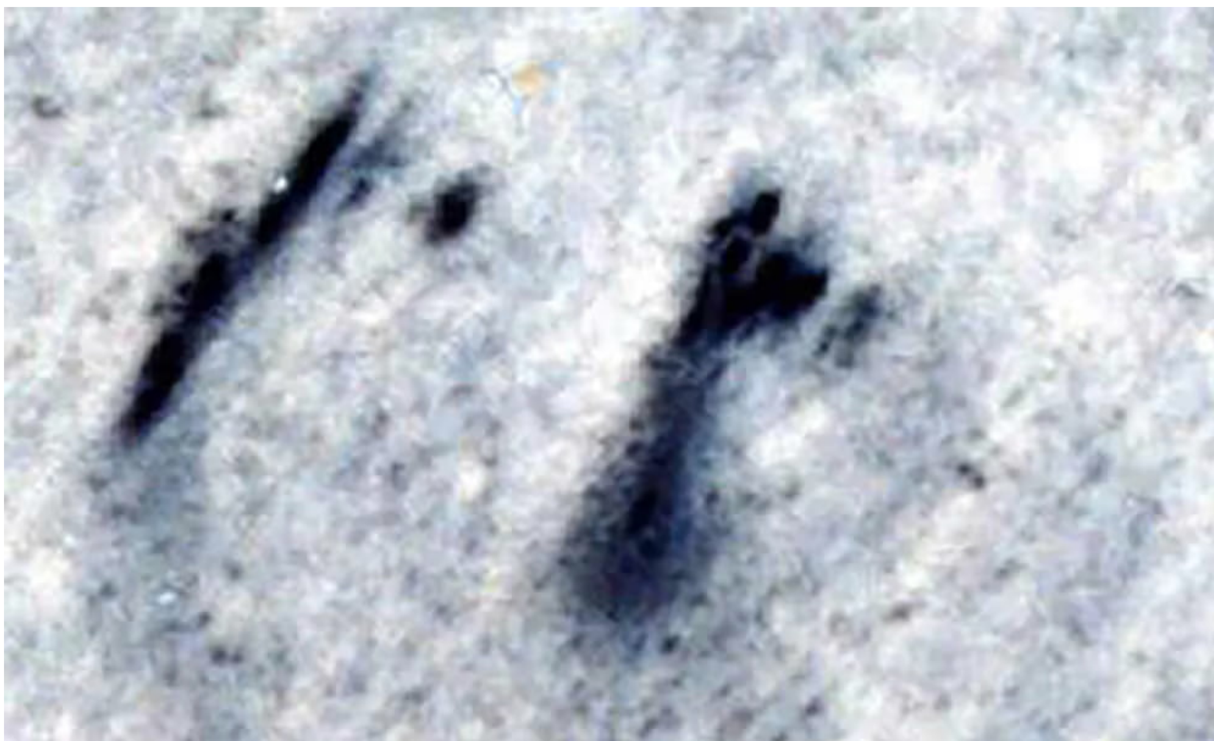
Am 17. August 1971 (3) startete der Pilot Manfredo Braunmüller von Viedma aus in Richtung der Halbinsel Valdez. Es war ein windstiller Tag, die See im Golfo San Matías war außergewöhnlich ruhig und hatte keinen Wellengang, der Himmel war völlig bedeckt. Während er 35 Seemeilen westlich des üblichen Seewegs von Punta Delgadi-Jabalí Island flog, beobachtete der Pilot drei U-Boote vom Typ XXI, von denen eines eine Ölspur hinter sich hatte und auf die Nordküste zusteuerte. Braunmüller benutzte zwei Filmrollen, um die U-Boote aus sehr niedriger Höhe zu fotografieren, und nahm die Standbilder von einer Rolle, um sie dem Oberbefehlshaber der argentinischen Marine, Almirante Gnavi, zu zeigen. Dieser Offizier, der 1960 am Golfo Nuevo-Zwischenfall beteiligt war, erkannte die drei U-Boote zwar an, lehnte aber eine Suche aus der Luft ab, offenbar mit der Begründung, dass sie keine Gefahr für Argentinien darstellten. (4)

Das Interessante an diesem Bericht ist, dass von keiner der beiden belichteten Filmrollen jemals ein Abzug veröffentlicht wurde, was die Vermutung nahelegt, dass das gesamte Material sofort für streng geheim erklärt und beschlagnahmt wurde. Die Position der drei Boote, als sie gesehen wurden, etwa fünfunddreißig Seemeilen westlich der Punta Delgado-Jabalí-Route, deutet darauf hin, dass ihr Ziel östlich von Caleta de los Loros an der Nordküste des Golfo San Matías lag. Zwei Faktoren begünstigten die Wetterbedingungen, die den 17. August 1971 zu einem guten Tag für die Fahrt gemacht haben könnten. Der Himmel war völlig bedeckt, so dass die Fahrt der

Beobachtung durch Spionagesatelliten entging und der Eingang zum geheimen Standort des neuen Reparaturstützpunkts geschützt war. Wenn sich das dritte Boot in einem sinkenden Zustand befand, werden die Bedingungen im Zielgebiet dazu beigetragen haben, dass es die Reise beenden konnte.

Die kühne Theorie

Die beiden gesunkenen U-Boot-Rümpfe liegen parallel zur Küste. Sie sind in einem Winkel von 45° zur Küste ausgerichtet. Sie liegen in sechzehn Metern Tiefe, mit dem Bug zur Küste hin, aber mit dem Heck fünfzig Meter auseinander. Sie liegen zwischen 800 und 1800 Metern von der Niedrigwasser-Marke bei oder in der Nähe von Caleta de los Loros. Einst wiesen sie *"eine seltsame Kegelform"* auf und ihre Propeller *"glänzten wie die Sonne"*. Dieser Satz erinnert an das U-Boot, das in der Nähe des brasilianischen Torpedoboots **BABITONGA** (Kapitel 10) glühend auftauchte und eine Form besaß, die sich jeder Beschreibung entzog.



Das Foto von Eduardo Frías mit den angeblichen Wrackteilen zweier U-Boote vor Caleta de los Loros

Die deutsche Botschaft in Buenos Aires hat praktisch zugegeben, dass diese versenkten U-Boote deutschen Ursprungs und so gefährlich sind, dass sie nicht besucht werden sollten, während die argentinische Marine mehr als jeder andere über sie weiß und so tut, als wüsste sie nichts. Beide Regierungen bleiben die Hüter eines riesigen Geheimnisses.

Trotz aller mysteriösen Positionsverschiebungen in der Nähe von Caleta de los Loros und der Unfähigkeit der Suchenden, die versenkten Rümpfe oder auch nur den kleinsten überzeugenden Beweis für ihre Existenz zu finden, müssen alle Sichtungen dieser beiden gesunkenen U-Boote in den letzten vierzig Jahren bei Caleta für echt gehalten werden.

Der Hinweis darauf ist, dass die Boote zwar gelegentlich zu sehen sind, angeblich *"bei idealen Bedingungen von Niedrigwasser und Sonnenhöchststand"*, aber alle Schleppnetzfischerei der Welt kann sie nicht aufspüren. Meiner Meinung nach können sie aus folgendem Grund nicht gefunden werden. Kugelblitze sind Plasmoide, die feste Materie durchdringen können und daher aus einem anderen Gravitationsfeld stammen. Alles, was sich innerhalb des Plasmoids befindet, teilt seine

Eigenschaften. Die Boote in Caleta de los Loros müssen in einem permanenten, stabilen Plasmoiden versenkt worden sein. Obwohl sie gelegentlich sichtbar sind, bleiben sie im Allgemeinen unsichtbar, aber selbst wenn sie sichtbar sind, sind sie nicht greifbar, da sie sich geografisch nicht im Gravitationsfeld der Erde befinden.


Hirschfeld Unteroffizier, 1943

Bei den Vorfällen von 1958-1960 waren die Boote des Typs XXI in Golfo Nuevo völlig unverwundbar, wenn sie sich im Gravitationsfeld des Plasmoids befanden, aber sie hätten nicht aus dem Plasmoiden heraus in das Gravitationsfeld der Erde schießen können, selbst wenn sie feindliche Absichten gehabt hätten. Das erklärt den mysteriösen Vorfall an Bord von **U-234** im Kattegat am 26. März 1945, als die Flakschützen den Befehl des Kommandanten missachteten, das Feuer auf feindliche Flugzeuge zu eröffnen. Die Flakschützen waren zuvor angewiesen worden, einem der zwölf Offiziere zu gehorchen und den Kommandanten zu ignorieren, falls dieser den Befehl zum Feuern gab, während der Offizier das Kommando über sie hatte. Das habe ich von Wolfgang Hirschfeld in meinen Gesprächen mit ihm erfahren.

Warum wurden diese Schiffe so nah an der Küste versenkt und nicht in den Tiefen des Südatlantiks? Die Caleta de los Loros ist eine ruhige Lagune von dreieckiger Form und immenser Größe. Bei Flut füllt sie sich bis zu einer Tiefe von sechs Metern, aber bei Niedrigwasser fließt sie ab und offenbart einen sandigen Boden. Wenn man bedenkt, wie unsagbar gefährlich die quecksilberhaltige Substanz war, die an Bord von **U-530** auslief, war die abgelegene ruhige Lagune von Caleta de los Loros bei nächtlichem Hochwasser zweifellos der ideale Ort, um sie von zwei Booten des Typs XXI abzuladen. Dieser Stoff ist gefährlich für die Umwelt. Sobald der Stoff sicher an Land war, wurden die kontaminierten Boote eine Seemeile von der Ebbe entfernt geschleppt und innerhalb des Plasmoidschutzes an einer Stelle versenkt, an der die Unversehrtheit des Schutzes für immer vom Ufer aus überwacht werden konnte.

Die Suchaktionen in den späten 1990er Jahren

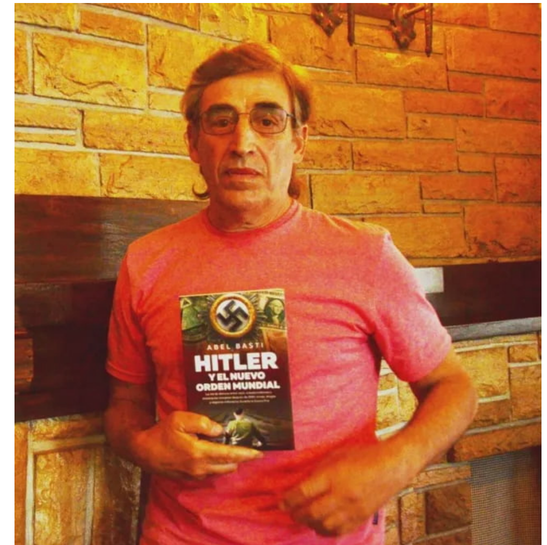
Die erste große Suche in der Caleta de los Loros fand am 23. und 24. November 1996 statt. Die Expedition des Instituts für Meeresbiologie Almirante Storni wurde von dem Uruguayer Tony Brochado geleitet. Unterstützung für seine Gruppe kam von der Präfektur, der Gemeinde San Antonio Oeste und verschiedenen interessierten Parteien (den Fliegern Chironi, Pereyra, Rivera). Die argentinische Marine lehnte es ab, zu helfen. Nach der erfolglosen Suche sagte Brochado, dass ein Magnetometer erforderlich sei und er glaubte, dass die U-Boote *"weiter draußen sein müssen, weil die Piloten sie bei einer außerordentlich niedrigen Flut gesehen hatten."*


Luis „Tony" Brochado

Ende November 1997 erkundete der Minenleger **GURRUCHAGA** zwanzig Tage lang mit einer Gruppe taktischer Taucher und einem mit einer Videokamera ausgestatteten Robotergerät die Caleta de los Loros-Zone. Grumman S2F Tracker-Flugzeuge der U-Boot-Abwehrstaffel und Wissenschaftler des Instituts für Meeresbiologie und Fischerei waren ebenfalls dabei. In ihrer Ausgabe vom 21. Januar 1998 bestätigte die Zeitung Ámbito Financiero, dass die Expedition von Präsident Menem angeordnet worden war. Die Tracker-Flugzeuge waren mit MAD-Geräten (Magnetic Anomalies Detector) ausgestattet, und nachdem eine Karte erstellt worden war, auf der die höchsten Metallintensitäten verzeichnet waren, wurden mit elektronischen Hilfsmitteln

bewaffnete Taucher mit Schlitten über den Meeresboden gezogen. Das inoffizielle Urteil lautete, dass sich die Zone in der Nähe der Sierra Grande befindet und *"eine Menge metallisches Material in Nuggetform auf dem Meeresboden gefunden wurde"*.

Ende 1998 erkundete eine Expedition unter der Leitung von Frederik Soreide und Marek Jasinsky, an der auch Wissenschaftler des Norwegischen Instituts für Unterwasserarchäologie, der Fakultät für Meerestechnik in Oslo und des Museums für Meereshydrologie in Trondheim teilnahmen, den Meeresboden bei Caleta de los Loros mit einem hochauflösenden Sonar. Sie fanden dieselben magnetischen Anomalien, die auch von früheren Expeditionen entdeckt wurden, aber keine versenkten U-Boote.



Abel Basti ist einer der besten Forscher Südamerikas zu diesem Thema

Die versenkten U-Boote in der Nähe von Caleta de los Loros bleiben also unauffindbar, *"weil es keine genaue Position gibt und sich der Meeresboden täglich verändert"* (Autor Patrick Burnside), während der Autor Abel Basti der Meinung ist, dass *"die U-Boote nach einem halben Jahrhundert völlig im Sand versunken sein müssten"*. Damit widerlegt er das Luftbild der beiden offensichtlichen U-Boot-Rümpfe, die 1991 gesichtet wurden und die Grundlage für die jüngsten Suchaktionen waren.



Necochea 25. Oktober 2022 : Forscher entdeckten ein weiteres Wrack, das die deutsche Herkunft des in 28 Metern Tiefe gesunkenen Schiffes bestätigen könnte. Ein Geheimnis, das jahrelang auf dem Meeresgrund vor der Küstenstadt Necochea in Buenos Aires gehütet wurde, ist jetzt gelüftet worden. Es geht um die Untersuchung des angeblichen Nazi-U-Boots, das nur vier Kilometer vor der Atlantikküste gesunken ist. Jetzt wurde unter den Trümmern des Wracks ein neues "zweifelsfreies" Wrackteil entdeckt, das dem deutschen Militär-U-Boot entsprechen würde.

Abel Basti*, der 66-jährige Journalist und Schriftsteller, der die Expedition leitete, die das Wrack in Necochea fand, sagte, er habe keine Zweifel daran, dass das Wrack von Necochea von einem deutschen U-Boot stammt und dass das gefundene Identifikationsschild zur Luke eines Nazi-U-Boots gehört und "unzweifelhaft" ist.*

"Das argentinische Gutachten bestätigt zunächst einmal, dass es sich nicht um ein Schiff handelt. Es gibt keine Schornsteine, Masten, Bullaugen, Geländer, Steuerhaus - alles Elemente, die für ein Überwasserschiff typisch sind - und stattdessen haben wir einen Turm mit seinem Deflektor, ein Periskop und ein Lukenschild. Die Präfektur, die eine neue Untersuchung vorbereitet, hat bestätigt, dass es 'eine Luke' gab", bestätigt der Journalist, Autor von vier Büchern über Hitlers Leben.

Das versenkte U-Boot am Südende des Golfo San Matías

Ronny Friman, ein norwegischer Taucher, Fotograf und Abenteurer, hatte 1998 an der Expedition in Caleta de los Loros teilgenommen. Im Jahr 2001 kontaktierte er Wissenschaftler der Norwegischen Technischen Universität (NTNU) mit faszinierenden neuen Informationen.

Während des Zweiten Weltkriegs richtete die Kriegsmarine in Norwegen einen Stützpunkt für U-Boote ein, der gegen Ende des Krieges vor allem für den Nachrichtenverkehr mit Einheiten im Atlantik wichtig wurde. Nach der Einstellung der Feindseligkeiten fuhren einige U-Boote nach Argentinien und transportierten wichtige technische Unterlagen, Waffen, strategisches Material und Passagiere. Eines dieser Boote wurde auf dem Weg nach unten beschädigt. Bei dem Versuch, vom Marine-Nachrichtendienst in San Antonio Oeste Anweisungen zu erhalten, wo es entladen werden sollte, wurde das Periskop am 18. Juli 1945 von dem argentinischen Torpedoboot **MENDOZA** entdeckt und das Boot wurde durch eine Wasserbombe schwer beschädigt.

Es nahm Kurs auf das südliche Ende des Golfo San Matías. In Küstennähe fielen die Motoren aus und das Boot war der starken Strömung ausgeliefert. Es begann, in Richtung Osten auf das offene Meer zu treiben. Da man keine Karten des Golfs hatte und glaubte, das Boot befände sich in seichtem Wasser, beschloss der Kommandant, das Boot aufzugeben und zu versenken, um die Ladung später zu bergen. Das Boot ging in Gewässern unter, die für eine spätere Bergung zu tief waren. Diese Information wurde an die Nachrichtenstation der Kriegsmarine in Oslo weitergeleitet, die noch lange nach Kriegsende in Betrieb war.

Obwohl man die Akten schließlich vernichtete, wurden einige von drei norwegischen Kollaborateuren kopiert und aufbewahrt, und der Überlebende der drei bot das Material nun zum Verkauf an. Laut Ronny Friman wurden die Akten als echt angesehen. Von größtem Interesse war das U-Boot, das vor der Mündung des Golfo San José am Südende des Golfo San Matías versenkt wurde. Es soll zwölf Tonnen Goldbarren, wichtige Dokumente und Materialien an Bord gehabt haben. Friman schlug dem NTNU eine Zusammenarbeit mit der US-amerikanischen Albenga Foundation vor und erneuerte seine Kontakte mit dem norwegischen Institut für Meeresforschung (IOE ProMare). Er hoffte, dass die Suche mit der modernsten technischen Ausrüstung durchgeführt werden könnte.
Friman engagierte einen englischen Unternehmer und Navigator, Terry Neilson, den Besitzer und Betreiber der 15 Meter langen und 28 Tonnen schweren bermudischen Schaluppe **ICE MAIDEN ADVENTURER**. Das Boot ist ein stählerner Einmastsegler mit zwei Segeln, der mit Raytheon-Radar, Skanti SSB und VHF, GPS und anderen elektronischen Hilfsmitteln für die Navigation und die Suche auf dem Meeresboden ausgestattet ist. Die Idee war, eine mehrteilige BBC-Fernsehdokumentation über die Suche zu produzieren, die zur Finanzierung des Projekts beitragen sollte.

Die Albenga-Stiftung übernahm in Buenos Aires die Verantwortung für die gesamte Logistik, die Planung und den Import und übernahm die wissenschaftliche Leitung der Arbeit mit eigenem Personal und den IOE ProMare-Technikern aus Norwegen.

Die **ICE MAIDEN ADVENTURER** legte in Mar del Plata an und blieb dort, bis die gesamte elektronische Suchausrüstung an Bord installiert worden war. In der Zwischenzeit arrangierten Terry Neilson und die Fernsehproduzentin Sarah Aynesworth Interviews mit Historikern und Dokumentarfilmern in Buenos Aires, San Clemente del Tuyú und Mar del Plata, um Informationen zusammenzutragen und überlebende Zeugen zu den Vorfällen mit angeblichen U-Booten in Argentinien in der Nachkriegszeit zu finden.

Am 29. Januar 2002 segelte die **ICE MAIDEN ADVENTURER** nach Abschluss der Ausrüstungsarbeiten zum Golfo San Matías und nahm am nächsten Tag Javier García Cano, den wissenschaftlichen Direktor von Albenga, und Morten Kvamme, den norwegischen Spezialisten

von IOE ProMare, an Bord. Mit an Bord war auch ein Beobachter der argentinischen Marine, um die Operation zu kontrollieren und Erfahrungen im Umgang mit dem Sonar zu sammeln. Die tatsächlichen Koordinaten des Wracks werden streng geheim gehalten, aber das Gebiet liegt nicht weit vom Land entfernt vor der Mündung des Golfo San José.

Jetzt siehst du es, jetzt nicht

Trotz der Nachteile einer Yacht mit wenig Platz für die Bedienung aller elektronischen Suchgeräte an Bord und der wechselhaften Wetterbedingungen, die das Boot oft dazu zwangen, im Golfo San José Schutz zu suchen, wurde ein Rastergebiet abgesucht und Sonaraufnahmen gemacht. Eines dieser Bilder zog die Aufmerksamkeit aller an Bord auf sich. Das Bild ließ wenig Raum für Zweifel. Unter dem Kiel der **ICE MAIDEN ADVENTURER** lag das Wrack eines deutschen U-Boots aus dem Zweiten Weltkrieg.

Die Position dieses gesunkenen U-Boots ist aufgrund von GPS und anderen Navigationshilfen, darunter auch Radar, mit Sicherheit bekannt. Laut Terry Neilson wurde das U-Boot genau an den Koordinaten gefunden, an denen es laut der Signalabschrift zu erwarten war.

Es wurde beschlossen, eine Reihe von Überfahrten über die Koordinaten zu machen, um sie zu bestätigen. Das Wrack konnte nicht mehr gefunden werden. Schließlich wurde die Expedition aus Zeitmangel aufgegeben. Der 1200 Tonnen schwere Körper eines U-Boots, das fast sechzig Jahre unter Wasser lag, kann nicht an einem Tag auf den Koordinaten von 1945 sein und am nächsten verschwunden. Das ist eine wissenschaftliche Unmöglichkeit, das Wrack muss dort sein, und die technische Operation wurde von einem unabhängigen Beobachter der argentinischen Marine begleitet.

Eine neue Expedition wurde genehmigt und zum Teil von der BBC in London finanziert. Neue Sonargeräte kamen aus Norwegen zusammen mit einem Seaeye Falcon RoV (ferngesteuertes Suchfahrzeug) und einem hochmodernen Magnetometer der argentinischen Marine. Auf der Grundlage des Abkommens über die wissenschaftliche Zusammenarbeit zwischen der Albenga-Stiftung und der argentinischen Marine wurde vereinbart, dass das Marine-Mehrzweckschiff **ARA PUNTA ALTA** als Mutterschiff eingesetzt werden sollte. Die Kosten wurden von Pro-Mare USA übernommen. Die argentinische Marine wollte die Operation nutzen, um Erfahrungen im Umgang mit hochtechnologischen Instrumenten zu sammeln, und ihre spezialisierte Gruppe würde die RoV- und Sonargeräte bedienen.



Die ARA Punta Alta (Q-63) ist ein Schiff der Küstenwache, das von der argentinischen Marine im Jahr 2000 erworben wurde.

Meine persönliche Beteiligung an dem Projekt

Im April 2002 nahm Terry Neilson in Paysandu in Uruguay Kontakt zu mir auf. Er schlug vor, dass ich alle aus dem gesunkenen U-Boot geborgenen Unterlagen aus dem Deutschen und Spanischen ins Englische übersetze und an der Erstellung eines Buches über die Suche mitarbeite. Wir verbrachten einen ganzen Tag damit, das Gesamtprojekt zu besprechen. Terry war sich absolut sicher, dass sie das U-Boot hatten. Ich fragte ihn, ob ihn etwas beunruhige, und er sagte, er glaube, dass er ständig beschattet werde, nicht von Argentiniern, sondern von Deutschen.

Unser nächstes Treffen fand im Juli 2002 in London statt, als Terry mir das Sonarbild des U-Boots zeigte. Es liegt auf der Seite. Er erlaubte mir, das Bild, das wunderbar scharf ist, zu vermessen.

Aus den verschiedenen Rumpfverhältnissen schloss ich, dass es sich um ein U-Boot vom Typ IX-C/40 handelt.

Unser drittes und letztes Treffen fand im August 2002 in Buenos Aires statt, als ich zum Yachthafen Puerto Madero fuhr, um mir die **ICE MAIDEN ADVENTURER** zeigen zu lassen und die Besatzung kennenzulernen. Ich war von ihrem Enthusiasmus beeindruckt und war überzeugt, dass sie das U-Boot hatten und es nur noch eine Frage der Zeit war. Am Abend stellte mich Terry dem argentinischen Marinekapitän vor, der für die Bergungsgruppe verantwortlich war. Dieser Mann war sich absolut sicher, dass sie das Boot hatten, es war eine wissenschaftliche Gewissheit, sagte er.

Die zweite Expedition suchte die Zone im Februar 2003 fünf Tage lang ab. Sie begann an den Koordinaten und tastete sich nach außen vor. Mit dem Magnetometer und dem Sonar wurden die Koordinaten immer wieder überfahren. Das RoV erkundete den Meeresboden. Trotz der starken 5-Knoten-Strömung war die Sicht unter Wasser ausgezeichnet. Es wurde kein U-Boot gefunden. Die argentinische Marine meinte philosophisch, dass man einen Felsen mit einem U-Boot verwechselt haben muss.

Fazit

Dies war ein millionenschweres Unterfangen, an das alle Beteiligten mit ganzem Herzen glaubten. Die wissenschaftlichen Beweise an den Koordinaten von 1945 bestätigten das Wrack eines U-Boots an dieser Position im Jahr 2002, und ein paar Stunden später war es verschwunden.

Wenn wir alle Möglichkeiten zur Erklärung eines Rätsels ausgeschlossen haben, muss das, was übrig bleibt, auch wenn es noch so unwahrscheinlich ist, die Wahrheit sein. Bei günstigen Bedingungen an der Stelle wurde das gesunkene U-Boot von der elektronischen Ausrüstung an Bord der **ICE MAIDEN ADVENTURER** entdeckt, als sie darüber hinwegfuhr. Bei einer weiteren Überfahrt, um die Entdeckung zu bestätigen, war das Boot nicht mehr da. Wo haben wir so etwas schon einmal gelesen? Bei der Suche nach einem Eindringling vom Typ XXI im Golfo Nuevo im Jahr 1960 wurde das U-Boot von Zeit zu Zeit kurz von elektronischen Geräten entdeckt, bevor es für längere Zeit wieder verschwand. Die einzige vernünftige Schlussfolgerung, die man über das gesunkene U-Boot am südlichen Ende des Golfo San Matías ziehen kann, ist, dass es sich in einem immateriellen Schutz befindet, wie ihn das U-Boot vom Typ XXI 1960 hatte. Es kann von der Elektronik zwar gelegentlich entdeckt, aber nie gefunden werden, weil es durch den Schutz geografisch außerhalb der Welt liegt. Wenn die Deutschen sich die Mühe machen, es zu verstecken, ist es wahrscheinlich ein sehr, sehr gefährliches Wrack.

In dem Zitat am Anfang dieses Kapitels vertritt Professor Goodricke-Clarke die Meinung, dass der Mythos, die Nazis seien von 1920 bis 1945 von *"okkulten Kräften"* inspiriert oder gar gelenkt worden, seinen Ursprung in der *"Irrationalität, der makabren Politik des Nationalsozialismus und der kurzen kontinentalen Herrschaft des Dritten Reiches"* hat.

Im Juli 1942 räumte das Heereswaffenamt dem Kugelblitzprojekt die höchste aller Prioritäten ein. Wie konnten Hitlers Wissenschaftler einfach so auf die Idee stoßen, eine Finanzierung erhalten, wissen, dass ihre Entwicklungen auf dem richtigen Weg waren, alle Tests erfolgreich abschließen und zwei Jahre und drei Monate später mit dem fertigen Produkt aufwarten? Das ist irrational, aber die Beweise deuten in diese Richtung.

Es muss so sein, dass äußere Kräfte Hitler gesteuert haben. Ihr oberstes Ziel war nicht sein Sieg, sondern dass seine Wissenschaftler die Mittel für ihre zukünftigen Kolonisierungsvorhaben schaffen. Wir können nicht über dieses Konzept hinausblicken, aber ich schlage vor, dass es viel logischer ist als die verworrene Kausalität, die Professor Goodricke-Clarke vorbringt. Außerdem muss ich dafür nicht von der *"makabren Politik des Nationalsozialismus"* besessen sein.

Anmerkungen:

(1) Blair, Dr. A. J., vom Zentrum für Nuklearuntersuchungen, Jülich, in der Zeitschrift Nature. Zitiert in Polo, Ángel: Otra civilización nos domina [Eine andere Zivilisation beherrscht uns], Ed. Ramos Americana 1977.

(2) NARA/RG 330, Foreign Scientist Case Files Box 28, "K.Debus".

(3) Crónica, Trelew, 27. November 1996.

(4) ?

Dies ist das Ende der Geschichte, die der S.E.I.G.-Agent MICHAEL IVINHEIM gut recherchiert und geschrieben hat.

Was folgt, sind Auszüge aus dem KTB Magazin der Sharkhunters. Das ist die Geschichte, die du nirgendwo anders finden wirst.

[Die Anhang-Kapitel von COOPER sind bei weitem nicht so gut und spannend, wie das Buch von IVINHEIM. Ich habe sie trotzdem übersetzt, da auch hier ab und an interessante Details enthalten sind; teilweise wurden aber auch Behauptungen eingefügt, die längst widerlegt sind. Ich habe den Text auch von unnötigem „Ballast“ des Autors gesäubert, der nichts mit dem eigentlichen Geschehen des Textes zu tun hat.]

Anhang A

Geisterzeug und geheime Listen

Auszug aus unserem KTB Magazin
Dies ist ein Geheimdienstbericht von unserem neuesten S.E.I.G.-Agenten Feldwebel Schultz, ehemals 4. Panzerdivision, 36th Panzer Regiment.

TEIL 1



GREGORY DOUGLAS hat herausgefunden, dass es sich bei Dr. Grün in Wirklichkeit um **Heinrich "Gestapo" Müller** handelte, der nach Kriegsende für die USA arbeitete und sich mit dem Rang eines Obersts nach Hawaii zurückzog.

Ich halte es für möglich, dass Doktor Green seit Anfang 1948 in den USA war, aber er war ein großer Kriegsverbrecher. 1980 erfuhren wir von der XXXXX Agency, dass Dr. Green 1979 auf Hawaii gestorben ist und alle Akten im Archiv des ehemaligen amerikanischen CIC geschlossen wurden und dass diese Akten seit 1961 verschwunden sind. Es ist also möglich, dass sich Dr. Green in den USA aufhielt, aber nur eine kleine Handvoll CIC (später CIA) Special Agents hatte gesicherte Kenntnisse über den wahren Namen von Dr. Green.

Warum beschäftigen wir uns mit Dr. Green? Aus demselben Grund, aus dem wir uns für Señor Gomez interessieren. Lies weiter.

Du kennst Herrn Bochen - er war in Westdeutschland und wurde in der XXXXX Agency verhört. Er sagte, dass er nichts weiß und Angst um sein Leben hat und dass er sich Sorgen um seine Familie macht. Aber er sagte, dass ein großer Schatten am Leben ist, aber er sagte nicht, wo der Schatten ist. Wir glauben also, dass der Schatten zu dieser Zeit in den USA lebte. Es ist also möglich, dass Dr. Green in den USA war, weil er sehr wichtig war. Er wusste über den russischen Geheimdienst in den Jahren 1948, 1949 und später Bescheid und er wusste über die russischen Doppelcodes Bescheid. Dieser Code war von 1945 bis 1951 ein Doppelcode und nach 1951 ein ternärer Code, der mit einer Zahl und einem Buchstaben begann, z.B. 3-7-5-5-9 war C-I-K-K-L und im Klartext nach dem dritten Schlüssel G-R-E-E-N.

Der Code wurde nur einmal an einem Tag benutzt und das nächste Radio oder der nächste Buchstabe hatte einen anderen Code. Dann, einen Tag später, war der Code 7-8-2-2-0 als R-X-V-V-C möglich und klar war er G-R-E-E-N. Dies ist nur ein Beispiel.



BOCHEN im Jahr 1943
PAUL BOCHEN war ein deutscher U-Bootfahrer in der Kriegsmarine und er fuhr auf einem "Schwarzen Boot". Nach dem Krieg wanderte er in die USA aus und lebte in den Wäldern von Pennsylvania. Hinter seinem Grundstück befand sich ein See und er war immer um die Sicherheit besorgt. BOCHEN hat uns einen Code gegeben, über den wir vor Jahren berichtet haben.

Der ehemalige Marinesoldat Paul Bochen behauptete vor Jahren, dass es ein U-Boot gab, auf den nur Bewährungssoldaten der U-Bootwaffe direkt Bewährungsdienstdienst taten. Natürlich gab es U-Bootfahrer, die auf U-Booten zur Frontbewährung fuhren, aber das o.g. U-Boot (Schwarze U-Boot) war eine Erfindung/ Legende. Als dies von Fachleuten als Quatsch abgetan wurde, drohte er mit der Veröffentlichung seines Buchmanuscriptes und schob nach, das die die U-Bootgeschichte ein neues Kapitel bekommen würde. Horst Bredow versuchte dann, diese Behauptungen zu widerlegen und forschte über Paul Bochen nach. Er war sicherlich überzeugt, dass die Geschichte erfunden war, aber der Lebenslauf von Bochen konnte erst einmal nicht widerlegt werden. Das ganze wurde dann als unseriös abgelegt. Später wurde dann klar, das Bochen nie auf einen U-Boot fuhr (er war u.a. auf ein Vorpostenboot). Das Buch kam auch nicht heraus und Paul Bochen verstarb in der USA.

Quelle: https://www.forum-marinearchiv.de/smf/index.php/topic,30727.15.html

TEIL 2

Herr Gomez, wissen Sie, wir glauben nicht, dass Herr Gomez (Hans Kammler) NICHT in den USA war. Nach dem 9. Mai 1945 wird Kammler in einem Wald südwestlich von Prag in Böhmen vermisst, etwa 30 Kilometer von seiner letzten Position entfernt... aber 1947-1948 war die CIA auf der Suche nach General Kammler in Österreich, konnte diesen Kriegsverbrecher *[Wie bitte ???]* aber nicht aufspüren. Wir glauben, dass im Büro von Dr. Debus (mehr über ihn später) ein anderer Kammler saß, nicht SS-General Kammler. Es ist möglich, dass es sich um den Luftwaffenoffizier Ingenieur Heinz Kammler handelte, der wie Oberst Dr. Knemeyer im Forschungszentrum der Luftwaffe tätig war (mehr über ihn später).

TEIL 3



SARGO - Juan Sigfrido Becker
SARGO war der Codename für Becker, einen der besten deutschen "Spione" in Südamerika. Das war sein polizeiliches Fahndungsfoto, als die argentinische Geheimpolizei ihn kurz vor der deutschen Kapitulation Anfang Mai 1945 in Buenos Aires festnahm.

Ingenieur Heinz Kammler arbeitete 1944 auch für das Sonderforschungsamt der Luftwaffe. Das war die "Untersuchungsgruppe 13", genannt "U-13". Der Leiter dieses Reichsgeheimdienstes war Professor Dr. Georg Kamper und dieses Büro "U-13" gab Informationen an Dipl.-Ing. Rolf Engel weiter. *[Laut Karl Heinz Zunneck - Geheimtechnologien 1 (2000) auch als "Sonderbüro 13" bekannt. Kamper wird dort als Prof. betitelt.]* Engel war Chefingenieur für Raketen und Chefberater im Amt VI des RSHA, Chef war SS-General Schellenberg. Und im Amt VI-D4 war 1944 Hauptsturmführer "Kurt Gross"; und Gross war Chef von "**Sargo**" in Südamerika.

So kamen nach 1945 viele Forscher des Büros "U-13" nach Südamerika. Das Büro "U-13" war von 1944 bis 1945 das höchst strenggeheime Forschungsbüro für neueste Waffen im Reich.

Nach dem Krieg befragten Agenten des CIC oder CIA die Luftwaffengeneralmajore ADOLF GALLAND und General Josef Kammhuber, sowie Generalleutnant Dipl. Ing. Frodl und Dipl. Ing. Carl Francke (Chefingenieur der Heinkel HE 162), Leiter der "Erprobungsstelle in Rechlin", und Dipl. Ingenieur Wolfram Eisenlohr, Hauptingenieur in der Luftwaffe, aber keiner von ihnen hat Informationen über das streng geheime Luftwaffenbüro "U-13". All dieses Wissen lag bei SS-General Kammler, der nach dem 9. Mai 1945 verschollen ist, und bei SS-General Schellenberg. Aber im Verhör von Schellenberg kann man "U-13" nicht finden. Nur eine Handvoll Leute im Reich hatten Informationen über das streng geheime Luftwaffenbüro "U-13", um den Krieg mit den neuesten Waffen - Düsenflugzeugen und Raketen *[Atomwaffen etc.]* - zu gewinnen, aber es war zu spät. Göring gab nie Informationen über "U-13" preis.



ANMERKUNG DES AUTORS - Wir stellen uns immer noch Fragen zu Hans Kammler. Das dritte Szenario war, dass er im Kampf an der Spitze seiner Truppen starb. Niemand hat das geglaubt - nicht einmal die Person, die diese Geschichte erfunden hat. Welche Truppen? Welche Kämpfe? Es stimmt zwar, dass Hans Kammler ein General der SS war, aber er war ein Doktor der Ingenieurwissenschaften und kein Kampfsoldat. Er hatte keine Kampftruppen unter sich, sondern nur Wissenschaftler, Ingenieure usw. Was geschah also mit Hans Kammler? Wer war im Büro von Dr. Debus? Wer war Dr. Debus? Wie hängt das alles zusammen?

[Was hat die Geschichte um Feldwebel Schultz mit Kammler etc. zu tun?]

Normalerweise nennen wir unsere S.E.I.G.-Agenten nicht namentlich, aber in diesem Fall wurde uns gesagt, dass wir Folgendes verraten können:

Feldwebel Schultz war früher im Reich in der 4. Panzerdivision im Panzer-Regiment 36. Im April 1945 hat er ein sehr gutes (seltenes) Sturmgeschütz - Panzer IV mit langer 7,5cm Kanone. *[Ein StuG ist was anderes als der Panzer IV. Auch ist das Fahrgestell des StuG III vom Panzer III.]*

Im April 1945 hat er das Kommando über dieses Sturmgeschütz in der Deutschen Reichs-Sturmgeschütz-Brigade Nr. 202 und er erzählte, dass seine Sturmgeschütz-Besatzung im April 1945 in den letzten Kämpfen war und neun russische T-34-Panzer an einem Tag zerstört hat. Das war in einem Gebiet wie Liepaja in Lettland.



Zwei StuG. III Ausf. G-Sturmgeschütze des 3./Sturmgeschütz-Brigade 202 in winterlicher Tarnfarbe gegen Ende des Krieges, wahrscheinlich im Frühjahr 1945. Der vordere ist das AFV mit dem Namen "Panther". Der zweite von rechts ist wahrscheinlich Wachtmeister Scharf, einer der Unteroffiziere der Brigade, der mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet wurde. Beachte die an den Schienen befestigten Stollen. Interessant ist auch, dass an der Seitenpanzerung des Kampfabteils unterschiedliche (normale und Winter-) Kettenglieder angebracht sind.

Er sagte, er glaube, dass seine Sturmgeschütz-Besatzung am 8. Mai 1945 kurz vor 14 Uhr in der Nähe von Libau den letzten russischen T-34-Panzer des Krieges zerstört habe. Am Abend zerstörte er sein Sturmgeschütz selbst, weil der Krieg zu Ende war.

Er wurde verwundet und kam am Abend auf ein kleines deutsches Reichstorpedoboot mit anderen verwundeten deutschen Soldaten und fuhr in der Nacht vom 8. auf den 9. Mai 1945 in den Westen und er war am Abend des 9. Mai 1945 in Westdeutschland, aber seine Panzerbesatzung kam in russische Gefangenschaft und alle seine Freunde sind nach der Kapitulation am 9. Mai verschollen. Dies ist die wahre Geschichte des alten Feldwebels Schultz.

Anhang B

Vertrauliche Karten und Informationen von PIZZARRO

Die Karten auf den nächsten Seiten enthüllen eine große Menge an bisher unbekannten, streng geheimen Informationen. Wir haben bereits berichtet, dass PIZZARRO ein Treffen mit einem der Piloten des KG 200 hatte. Dieses Treffen fand am 30. Oktober 1969 an der großen Gedenkstätte für **GRAF SPEE** in Uruguay statt und wir haben vor ein paar Monaten auch berichtet, dass dieser Pilot gerade gestorben ist. PIZZARRO hat uns auch den Namen des Sohnes von Dr. Kammler verraten und wo er lebt, aber das wird nicht verraten.
Hier sind die Anmerkungen von PIZZARRO zu diesen Karten, so wie wir sie in diesem Paket erhalten haben.



Im Hafen von Montevideo (Einfahrt Yacare) steht ein kl. Denkmal mit dem Anker des dt. Schlachtschiffes Graf Spee, das sich am Anfang des 2. WK hierher zurückzog, um die Schäden einer Seeschlacht mit den Engländern zu reparieren. Als keine Möglichkeit des Entkommens bestand, evakuierte Kapitän Langsdorf die Mannschaft auf den Frachter Tacoma und sprengte den Kreuzer am 19.12.1939 in der La Plata Mündung, ca. 8 km vom Hafen von Montevideo.
Das Wrack wurde seit 2004 in Teilen gehoben, unter anderem steht am Denkmal im Hafen das 26 t schwere Beobachtungs- und Entfernungsmessgerät des Kreuzers.

TEIL 1

Bezüglich der riesigen JU 390-V1; Verhör 1044/1945 Deutscher Luftwaffenunteroffizier, ehemals in einer fotografischen Einheit in Frankreich (Mont de Marsan; FAGr. 5 Airfield), sagte bei einem Verhör in den USA (Akten USA 9th Air Force Report A.P.W.I.U. Report 44/45), dass eine JU 390 im Januar 1944 12 Meilen vor New York geflogen sei. Der Name des deutschen Unteroffiziers war Wolfgang Baumgart.



TEIL 2

1945 JU 390-VA; Testpiloten-Logbuch Oberleutnant Joachim Eisermann 9. Februar 1945;

1. JU 390-V2 fünfzigminütiger Testflugstart und Rundflüge über den Flugplatz Rechlin und den Flugplatz Bad Rechlin;
2. Flug 9 Jan. 1945 mit JU 390-V2 vom Flugplatz Rechlin zum nächsten Testflugplatz Lärz nur 20 Minuten Test.

TEIL 3

Februar 1945: JU 390-V2 war in Lärz 9. Feb. 1945 - 12. Februar 1945 und 13. Februar zurück. Das nächste Mal nach dem 13. Februar bis zum 1. April 1945 nichts. Aber nach dem Krieg in den USA berichtete der deutsche General Fritz Morzik (Transportflieger), dass JU 390 im März 1945 auf dem Flugplatz Bardufoss, Norwegen, war und am 28. März 1945 über die Polarroute nach Japan, nach Tokio und zurück nach Norwegen am 30. März 1945 nach Bardufoss.
Im April 1945 kehrte JU 390 nach Deutschland zurück (Prag??) und war laut General Bauer vom 23. bis 29. April 1945 auf dem Flugplatz Rechlin.



Die Ju 390 V1 bei einer Außenlandung mit allen vier ausgefahrenen Fahrwerkseinheiten

TEIL 4

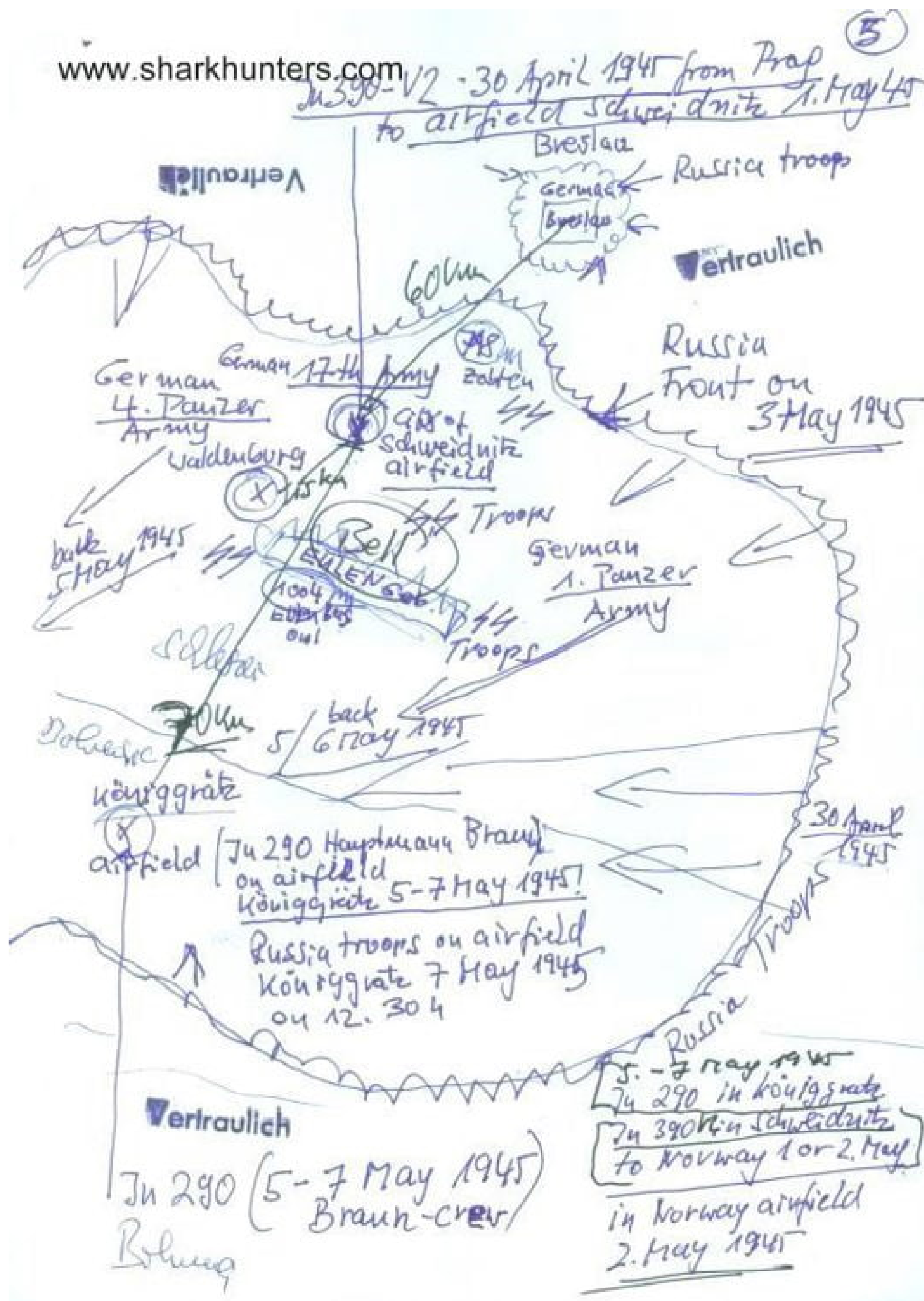
Am 30. April 1945 zum Flugplatz Prag später nach Schweidnitz (südlich von Breslau) 1. Mai 1945... 60 Kilometer südwestlich von Breslau. (siehe die Karte auf der nächsten Seite)

ANMERKUNG DES AUTORS - Dies ist die JU 390, die dem Obergruppenführer Dr. Hans Kammler zugeteilt war ... und sein Hauptquartier befand sich in den Skoda-Werken in Prag, nur 60 Kilometer entfernt. Es war tatsächlich die einzige JU 390, die zu dieser Zeit flugfähig war. Glaubt irgendjemand WIRKLICH, dass Kammler allein oder mit seiner SS-Wache in den Wald gegangen ist, mit der Absicht, schnell tot zu sein, entweder durch seine eigene Hand oder durch die seines Adjutanten?

Der Krieg war vorbei; er war in einer Machtposition bei den Alliierten, entweder im Westen oder im Osten, und so viele der besten deutschen Wissenschaftler, Geheimdienstler und Offiziere gingen auf die eine oder andere Seite, warum sollte er den Tod suchen, anstatt ein besseres Leben zu führen wie die anderen. Es macht keinen Sinn, dass er sich umbringen wollte - und wir glauben, dass er mit Paperclip in die USA kam. ***[Kammler ging ganz sicher nicht in die USA ...]***

TEIL 5

Teil 5 ist eigentlich die Grafik auf mit allen Details. Wenn du dir die Grafik und alles, was darauf steht, genau ansiehst, wirst du etwa in der Mitte der Tabelle das Wort "BELL" bemerken, das von einem Kreis umgeben ist.
Während unseres Gesprächs sagte PIZZARRO, dass dies der Ort ist, an dem **„Die Glocke"**, an Bord dieser JU 390-V2 geladen wurde. Wo ist sie hin? Lies weiter...



TEIL 6

Am 30. Oktober 1969 war PIZZARRO in Mercedes, Uruguay, zu einem Treffen mit RS, dem ehemaligen Piloten der 1. KG 200 (Erste Gruppe), der, wie wir berichteten, Anfang des Jahres verstorben ist. RS stammte aus der kleinen deutschen Stadt Nuevo Berlin (Neu-Berlin) nördlich von Mercedes in dieser Zeit 1969.



Am 26. November 1943 führte Flugkapitän Pancherz das Flugzeug Hitler und seinem Stab in Insterburg vor. Der Fluglogmast am rechten Flügel zeigt, daß die Maschine immer noch im Versuchsbetrieb ist.

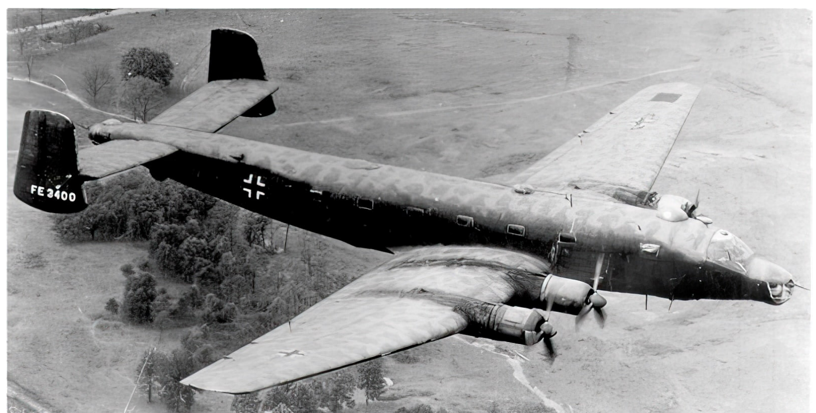
Bevor sie sich verabschiedeten, gab RS alle Informationen, die wir hier sehen. PIZZARRO erinnert sich - am Ende lächelte RS und sagte:
1. JU 390-V2 in Nordnorwegen am 2. Mai 1945. Sie hatte eine siebenköpfige Besatzung und außerdem sechs Passagiere an Bord - UND sehr wichtige Fracht. In JU 390-V2 waren also nur 13 Personen.
2. JU 390-V2 hat eine Reichweite von 12.500 Kilometern! Also flog sie nonstop nach Uruguay!! Er empfing die Nachricht der Funkkonsole auf 311,5khz in der Provinz Paysandy. JU 390-V2 kam aus dem Nordosten.
3. Landung nicht auf dem normalen Flugplatz, sondern auf einer langen, sehr guten, harten Straße nordöstlich von Esperanza.

ANMERKUNG DES AUTORS - Wenn du dir die Grafik auf der vorherigen Seite ansiehst, findest du links die mit Bleistift geschriebene Notiz 'JU 390-V2' und ein "X" auf einer Straße, die von links nach rechts auf der Karte verläuft. Am linken Ende dieser Straße findest du einen Kreis, der von fünf diagonalen Linien durchzogen ist. Das war das kleine Wäldchen, in dem der Funksender platziert war, um dem Flugzeug ein Peilsignal zu geben, und er landete auf dieser Straße, wie auf der Karte zu sehen ist.
Und was war die sehr wichtige Fracht? Der Pilot, RS, sagte PIZZARRO, dass es **"Die Glocke"** war!

Der Rest der Geschichte von RS, geschrieben als "Streng geheim" am 30. Oktober 1969 in Mercedes, Uruguay. Dies ist ein handschriftliches Kurzprotokoll und RS erzählte PIZZARRO und wir fahren von oben fort:

4. Auf dem Flugplatz Königsgrätz (Böhmen) war zuletzt JU 290 (Besatzung von Hauptmann Braun). Diese JU 290 war auch im KG 200. Am 5. Mai 1945 erhielt Braun den Befehl zum Flugplatz Königsgrätz 60 km südwestlich von Schwednitz. Zu dieser Zeit befand sich die JU 390 in Norwegen.

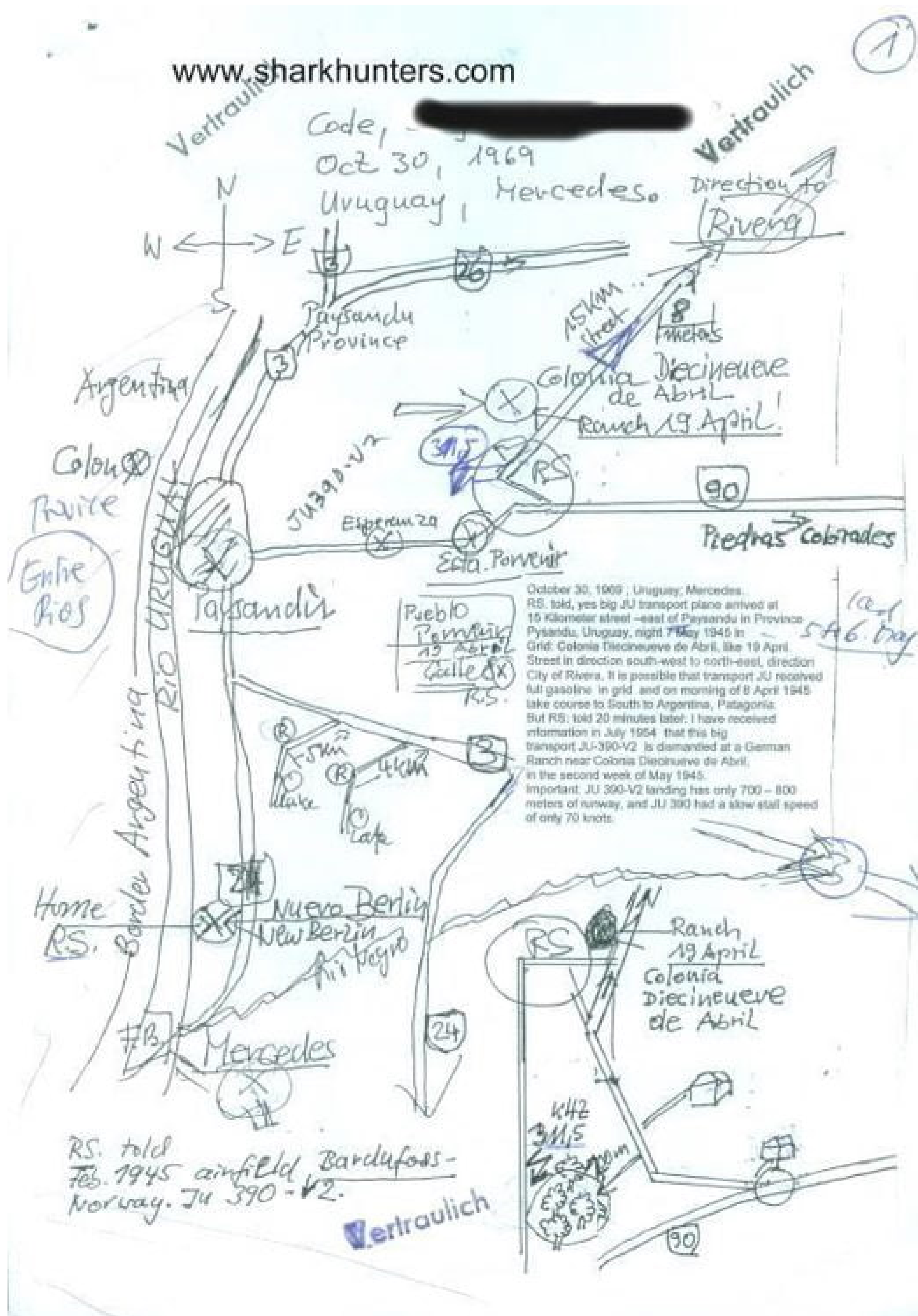
5. JU 390-V2 nach Südamerika am Abend des 5. Mai 1945; Start okay, also JU 290 nicht nach Norwegen zur Hilfe! JU 390 nonstop nach Uruguay. In dieser Zeit wurde Villa Cisneros geschlossen.



Ju 290 A-4, WNr. 0165, "PI+PS", das Musterflugzeug für die A-7, "A3+HB", des KG 200. Mit der Aufschrift 'Alles Kaputt', flog Hauptmann Braun mit ihr am 08.05.1945 von Königgrätz nach München. Die Maschine war mit FuG 203e ausgerüstet und konnte mit FX 1400, Hs 293 und Hs 294 bewaffnet werden. Sie wurde am 28. Juli 1945 von Oberst Harold E. Watson vom Flughafen Orly bei Paris Paris zum Wright Field, Ohio (USA), überführt (Kennung FE 3400). Dort wurden die ursprünglichen Kennzeichen wieder aufgemalt und das Flugzeug wurde bei Flugshows gezeigt. Als es 1946 verschrottet wurde, fand man einen Plastiksprengstoffsatz deutscher Fertigung in einer Tragfläche in der Nähe des Tanks.

6. Er sagte: *"Ich habe Informationen erhalten, dass JU 390-V2 auf dem Flugplatz Villa Cisneros in der spanischen Sahara war, aber das ist falsch. Möglicherweise war dies für JU 290 geplant, aber nicht für JU 390-V2."*

7. In Uruguay gab eine Gruppe von neun guten Deutschen Funksignale auf 311,5 KHZ ab, um einen verlorenen Ort zu finden.



8. 1947 (zwei Jahre später) geht eine wichtige Fracht nach Argentinien (Patagonien) auf eine Insel (sehr geheime Insel) in einem großen See! Aber 1950/51 zerstörte ein spezielles, streng geheimes Kommando den streng geheimen Stützpunkt.

ANMERKUNG DES AUTORS - Uns wurde gesagt, dass diese "wichtige Fracht" "die Glocke" war und wir sind uns ziemlich sicher, dass die streng geheime Insel die Heumel-Insel war und der große See der Nahuel Huapi bei der Stadt San Carlos di Bariloche. In dieser Gegend lebte Adolf Hitler in der Siedlung "Inalco"; hier baute Juan Perón seine Gebirgsjägerschule gegenüber der Insel Heumel; hier gab es nach dem Krieg einige Jahre lang eine große bewaffnete deutsche Sicherheitstruppe, die sowohl an Land als auch auf dem See patrouillierte; hier lebten SS ERICH PRIEBKE und viele andere.

Dr. JOSEPH FARRELL vermutete, dass ein bestimmtes Gebäude auf dem Kernforschungsgelände von Dr. Ronald Richter "die Glocke" beherbergte. Er sagte, es sei das große Gebäude mit den vielen quadratischen Löchern in den Wänden. Wir haben diese geheimnisvolle Insel zum ersten Mal im Jahr 2008 besucht. Wir wissen immer noch nicht, warum dieses Gebäude all diese viereckigen Löcher in den Wänden hatte und was der Zweck der sehr großen und seltsam geformten Türöffnung war.



Hier sind die Erinnerungen des S.E.I.G.-Agenten PIZZARRO an seine vielen Gespräche mit RS, der erst vor wenigen Monaten gestorben ist:
"Er erzählte zuerst 1947, dass ich eine kleine Information über eine Fracht in JU 390-V2 erhalten habe. Diese sehr wichtige Fracht kam von der Stadt Waldenburg zum Flugplatz Schweidnitz mit etwa 100 SS-Wachen. Waldenburg liegt nur 15 km südwestlich vom Flugplatz Schweidnitz und ich erhielt die Information, dass die gesamte Fracht von einem streng geheimen SS-Stützpunkt Stettin im Eulergebirge kam und dieser Stützpunkt (Forschungszentrum) am 30. April 1945 von SS-Truppen auf direkten Befehl von SS-General Kammler zerstört wurde."

In KTB #258 erwähnten wir unter "Anmerkung des Autors", dass in Bariloche und Umgebung viele Veteranen der SS (und anderer Teilstreitkräfte der Wehrmacht) lebten. Unsere Nachforschungen ergaben, dass es immer eine große Feier in einem der sehr gehobenen Hotels in der Gegend gab, normalerweise in Llao-Llao außerhalb von Bariloche oder in einem anderen Ferienort gleich hinter der Grenze in Chile.

Ein schöner Ort, um eine Party zu feiern, oder? Beide Male, als eine Sharkhunters "Patrouille" in dieser Gegend war, haben wir es genossen, an diesem wunderschönen Ort zu essen ... und wir konnten fast die Geister derer hören, die vor uns hier waren.



Ein Blick nach Bariloche, Argentinien, in den 1940er Jahren

Hier sind einige zusätzliche Anmerkungen des Sharkhunters-Präsidenten HARRY COOPER, als er mit PIZZARRO sprach, in zufälliger Reihenfolge. HARRY schrieb sehr schnell, während PIZZARRO sprach.
Bauer sagte, dass er mit der gigantischen sechsmotorigen JU 390-V2 "überall auf der Welt" hinfliegen könne. Das sagte er Ende April 1945 auf Rechlin.

"Die Glocke" ... er sagte, dass die Glocke auf der Insel Heumel gefunden und dann zur Area 51 gebracht wurde, wo sie nachgebaut wurde und eine größere von amerikanischen Wissenschaftlern in der Area 51 gebaut wurde. ***[Was ein Unsinn! Typischer Ami-Größenwahn…]***

Er erzählte Sharkhunters den neuen Namen des Sohnes von SS-General Dr. Kammler und die Stadt, in der er lebte - aber diese Information ist an einem sicheren Ort verschlossen und wir werden sie nicht preisgeben. ***[Na klar, ausgerechnet einem Ami werden solche Hinweise anvertraut…]***



Der berühmte Ferienort Llao Llao in Bariloche

Es erscheint an dieser Stelle aber interessant, daß sich noch am 17. April 1945 offenbar eine einsatzfähige ›Ju 390‹ im deutschen Machtbereich aufhielt. SS-Obergruppenführer Dr. KAMMLER schickte an seinen Chef, den Reichsführer SS Heinrich HIMMLER, an diesem Tag auf dem Dienstweg eine geheime, persönlich abgezeichnete Vierzeilen-Telegramm-Meldung mit dem folgenden Text: »Betr. LKW. Junkers. – Gemaeß Führer-Befehl gehen Maßnahmen Strahlflugzeuge militärischen voraus. – Bin deshalb nicht in der Lage gewesen, gewünschten LKW freizustellen.« Dies kann nur bedeuten, daß die zweite ›Ju 390‹ (LKW. Junkers) entweder anders, als AGOSTON schrieb,[1] nie nach Japan abgeflogen ist oder aber von dort bereits wieder zurück war. Eine dritte Alternative ist, daß es noch eine weitere ›Ju 390‹ in KAMMLERS Befehlsbereich gegeben hat, um die es dann im Telegramm vom 17. April 1945 ging. Wurde die V-3 noch fertig? General KAMMLER wollte das Flugzeug aber nicht für sich selbst.

Nach glaubwürdigen Berichten startete eine ›Ju 390‹ (V-2 oder V-3) am 2. Mai 1945 von Bodö (Norwegen) mit 4 Mann-Besatzung und einer Geheimfracht. Nach einem Zwischenaufenthalt zum Auftanken in Villa Cis neros (Span. Sahara) ging es weiter nach Uruguay, wo die blaugestrichene und mit schwedischen Kennungen versehene Maschine am 4. Mai 1945 an einen Ort unweit der argentinischen Grenze wohlbehalten aufsetzte. Dort wurde abgewrackt, um keine unnötigen Spuren zu hinterlassen.

Aus: Friedrich Georg - Hitlers letzter Trumpf (Band 1)

Anhang C

"Jetzt siehst du sie - jetzt nicht mehr!"

Die verschwundenen versenkten U-Boote im Golfo San Matias
Von GEOFFREY BROOKS



Im April 2002 wurde ich in Uruguay von einem Fremden, Terry Neilson, kontaktiert, der mir mitteilte, dass er ein Projekt habe. Er hatte mein Buch *"Hirschfeld; Die Geschichte eines U-Boot-Unteroffiziers"* gesehen und wollte, dass ich alle Unterlagen aus dem Deutschen und Spanischen übersetze, die aus einem gesunkenen U-Boot geborgen werden sollten, das gerade im Golfo San Matias, Argentinien, entdeckt wurde. Ich glaubte zwar nicht, dass es eines geben würde, aber aus Neugierde verbrachte ich einen Tag damit, mir sein Projekt anzuhören. Drei Monate später zeigte er mir in London ein wunderschön geformtes Sonarbild des Bootes. Es liegt auf der Steuerbordseite, und aus den Messungen auf dem Bild schloss ich, dass es sich um einen Typ XI-C/40 handelt.

Unser drittes und letztes Treffen fand im August 2002 in Buenos Aires statt, als mir Terry Neilsons 15 Meter lange und 28 Tonnen schwere bermudische Sloop **ICE MAIDEN ADVENTURER** gezeigt wurde. Sie ist ein einmastiger Zweisegler mit Stahlrumpf, der mit Raytheon-Radar, Skanti SSB und VHF, GPS und anderen elektronischen Hilfsmitteln für die Navigation und die Suche auf dem Meeresboden ausgestattet ist. Über die Suche wurde eine mehrteilige BBC-Fernsehdokumentation gedreht. Terry Neilson und die Fernsehproduzentin Sarah Aynesworth arrangierten Interviews mit Historikern und Dokumentarfilmern in Argentinien. Die US-amerikanische Albenga Foundation hatte in Buenos Aires die Verantwortung für die gesamte Logistik, die Planung und den Import, die wissenschaftliche Leitung der Arbeiten mit eigenem Personal und für die Techniker des Institute of Oceanic Investigation ProMare aus Norwegen übernommen. Die argentinische Marine war ebenfalls beteiligt und würde das SeaEye Falcon ROV (Remotely Operated Underwater Search Vehicle) zur Verfügung stellen.

Ich war beeindruckt von dem Enthusiasmus aller, die ich traf, und war davon überzeugt, dass sie wirklich ein U-Boot hatten; es war nur eine Frage der Zeit. Am Abend stellte mich Terry dem argentinischen Marinekapitän Villas vor, der für die Bergungsgruppe zuständig war. Ich erfuhr, dass die argentinische Marine das neueste Magnetometer zur Verfügung gestellt hatte. Die Albegna-Stiftung hatte vereinbart, dass das Marineschiff **ARA CUDAD DE PUNTA ALTA** als Mutterschiff eingesetzt werden sollte. Die argentinische Marine wollte die Aktion nutzen, um Erfahrungen im Umgang mit hochtechnologischen Instrumenten zu sammeln. Eine Gruppe von Spezialisten würde das ROV und die Sonargeräte bedienen. Villas sagte mir, er sei absolut sicher, dass sie das Boot hätten; es sei eine wissenschaftliche Gewissheit.

Ich war eine Person, die für das Projekt keine Rolle spielte, solange die Unterlagen nicht geborgen waren - wenn überhaupt. Außerdem waren die Koordinaten ein streng gehütetes Geheimnis, so dass ein Verbleiben von unwichtigem Personal an Bord des Schiffes nicht erwünscht war. So blieb ich an Land, als im Februar 2003 die zweite Expedition auslief, um das Gebiet fünf Tage lang zu durchsuchen. Sie begannen an den Koordinaten und strahlten nach außen. Mit Hilfe von Magnetometern und Sonar wurden wiederholte Überfahrten gemacht. Das ROV wurde bei den Koordinaten abgesetzt und erkundete den Meeresboden. Trotz der Strömung von fünf Knoten war die Sicht unter Wasser ausgezeichnet. Es konnte kein versunkenes U-Boot gefunden werden. Das war eine umfangreiche Übung, an die alle so fest glaubten, dass mehrere Millionen Dollar dafür investiert wurden, aber da war nichts. Warum haben sie geglaubt, dass es da sein könnte?

Am Ende des Zweiten Weltkriegs und noch lange danach unterhielt die U-Boot-Armee ein Nachrichtenbüro in Oslo, um den Kontakt zu den U-Booten auf dem Weg nach Argentinien und anderswo mit wichtigen technischen Unterlagen, Waffen, strategischem Material und Passagieren aufrechtzuerhalten. Obwohl die Originalakten vernichtet worden waren, wurden einige kopiert und von drei norwegischen Mitarbeitern aufbewahrt. Im Jahr 2001 bot der Überlebende der drei das Material Wissenschaftlern an der Norwegischen Technischen Universität in Trondheim (NTNU) zum Kauf an.

Nachdem die Nachrichten für authentisch befunden wurden, interessierte sich jeder für eine Meldung, die von einem U-Boot kam, das am südlichen Ende des Golfo San Martin versenkt wurde und zwölf Tonnen Goldbarren an Bord hatte. Man erkundigte sich bei der argentinischen Marine. Sie glaubten, dass sie das Boot einen Tag vor dem Datum der Übermittlung in die Tiefe geschickt haben könnten.



COOPER: *Der Leser wird sich erinnern, dass das Geschäft und die Büros der Lahausen Wool Company in dieser Stadt das Hauptquartier für die deutschen Agenten war, die während des Krieges mit U-Booten und Segelbooten ein- und ausfuhren.*

Wenn man diese Meldung und den Bericht der argentinischen Marine zusammennimmt, ergibt sich folgendes Szenario:
Am 18. Juli 1945 hatte sich ein deutsches U-Boot dem Hafen von San Antonio Oeste im Golfo San Matias genähert. In diesem Hafen befand sich das Hauptquartier des deutschen Etappandienstes.

Auf der Reede wurde das Periskop des Bootes von Bord des argentinischen Torpedobootes **MENDOZA** aus gesichtet, das es verfolgte und ein Ladung von Wasserbomben abwarf, das auf einer Hydrophonaufzeichnung basierte. Dann nahm das bei dem Angriff schwer beschädigte U-Boot Kurs auf Golfo San Jorge, verlor aber die Maschinenkraft und begann, auf den offenen Atlantik zu treiben. Der Kommandant beschloss, das Boot zu versenken, um die Ladung später zu bergen. Es sank in achtzig Metern Tiefe etwa sieben Meilen nördlich der Einfahrt zum Golfo San Jorge. Eine Meldung über das Ereignis und die genauen Koordinaten des Untergangs wurde gesendet und in Oslo empfangen.

Am 9. Januar 2002 beschloss das Konsortium um Terry Neilson, die im Signal angegebenen Koordinaten zu überprüfen. Die **ICE MAIDEN ADVENTURER** nahm den wissenschaftlichen Leiter der Albenga und einen norwegischen Spezialisten von IOE ProMare sowie einen Beobachter der argentinischen Marine an Bord, um die Operation zu überwachen und das Sonar zu kontrollieren. Terry Neilson positionierte das Boot mit Hilfe des GPS genau über den Koordinaten und machte Sonaraufnahmen. Eines dieser Bilder begeisterte alle, die es sahen. Ohne jeden Zweifel lag unter dem Kiel der **ICE MAIDEN ADVENTURER** das Wrack eines deutschen U-Boots aus dem Zweiten Weltkrieg.

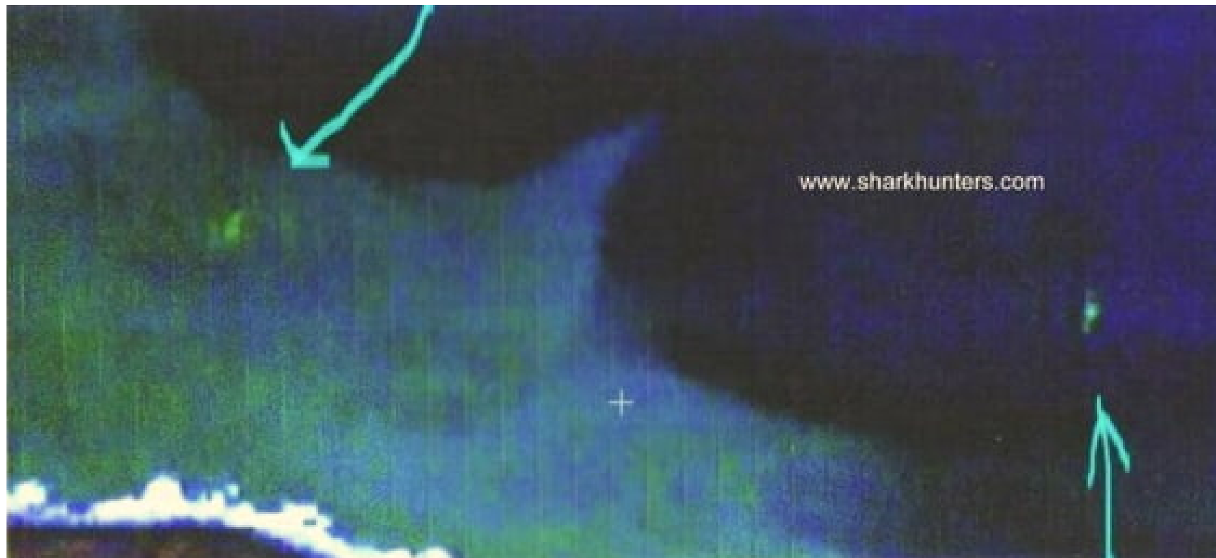
Als sie eine halbe Stunde später beschlossen, ihre Beobachtungen und Daten zu überprüfen, konnten sie das gesunkene U-Boot nicht ausfindig machen. Sie suchten bis zum Einbruch der Dunkelheit die Koordinaten ab und um sie herum. Trotzdem meldeten sie sich jubelnd zurück, weil sie einen unwiderlegbaren Beweis hatten (die Sonarbilder).

Auf der Grundlage der Ergebnisse von Terry Neilsons Expedition wurde die zweite, mehrere Millionen Dollar teure Expedition in Angriff genommen. Als Terry Neilson mir nach seiner Rückkehr im Februar 2003 mitteilte, dass die zweite Expedition das U-Boot nicht gefunden hatte,

war ich verblüfft. Wie konnte ein 1.200 Tonnen schweres U-Boot, das fast sechzig Jahre lang in 80 Metern Tiefe auf dem Sandgrund gelegen hatte, plötzlich innerhalb einer halben Stunde nach seiner Entdeckung von seinem Liegeplatz verschwinden? Glaube mir, es gab lange Gesichter. Das Projekt wurde aufgegeben. Das Gold an Bord des U-Boots hätte die Rechnung dafür bezahlen sollen, und nun mussten sie selbst die Rechnung bezahlen.

Ich erinnerte mich, als ich mit dem ehemaligen Oberfunkmeister WOLFGANG HIRSCHFELD an unserem gemeinsamen Buch HIRSCHFELD zusammenarbeitete, das 1997 veröffentlicht wurde, hatten wir die nordwärts gerichtete Durchfahrt von **U-234** durch das Kattegat Ende März 1945 besprochen, während der das Boot anscheinend auf mysteriöse Weise immun gegen Angriffe war. Aus dem, was Hirschfeld mir erzählt hatte, entwickelte ich die Theorie, dass **U-234** diese Immunität erlangt haben muss, indem es eine Zeit lang in einem anderen Energiefeld fuhr. Jetzt vermute ich, dass diese Theorie das Verschwinden des versunkenen "Gold"-Bootes erklärt. Was ich damit meine, erkläre ich in der Schlussfolgerung zu Teil 2.

Ich wusste natürlich von den legendären versenkten U-Booten bei Caleta de Los Loros, die niemand finden konnte, und ich hatte sie bisher als reine Erfindung abgetan. Nach den Erkenntnissen über das "Gold"-Bootsprojekt am südlichen Ende des Golfo San Matias wollte ich mir die U-Boote, die am nördlichen Ende desselben Golfs liegen sollen, noch einmal ansehen.



Luftaufnahmen von zwei scheinbar versunkenen U-Booten

TEIL 2

Das Nordufer des Golfo San Matias erstreckt sich von der Stadt San Antonio Oeste (dem Hauptquartier des deutschen Etappendienstes in beiden Weltkriegen) aus nach Osten. Knapp südlich des 41. Breitengrades Süd, etwa vierzig Meilen lang, befindet sich die Landzunge Mejillones, die den westlichen Eingang zur Bucht Caleta de los Loros markiert. Die sehr dünn besiedelte Küste ist eine Mischung aus bis zu 100 Fuß hohen Klippen, felsigen Plattformen und Sandstränden mit der typischen Dünenvegetation.

Seit den frühen 1950er Jahren behaupten zahlreiche argentinische Augenzeugen, ein oder zwei versenkte U-Boote nicht weiter als eine Meile von der Niedrigwassermarke bei Caleta de los Loros entfernt gesehen zu haben. Es handelt sich um eine ruhige Lagune von dreieckiger Form, die bei Flut bis zu achtzehn Fuß tief ist, bei Niedrigwasser aber abfließt und einen sandigen Boden aufweist.

Hier sind drei typische Berichte:
1. Ernesto Duca, der 1965 mit einem Flugzeug der Salud Publica unterwegs war, sah zwei Wracks *"... etwa 1.800 Meter vor der Caleta in einem Winkel von 45° zur Küste, die Propeller leuchteten wie die Sonne, die Boote schienen auseinanderzubrechen, ich sah eine große Trommel, vielleicht die Überreste eines Kessels."*

2. Der Hotelier Antonio Ribeira gab zwischen 1958 und 1980 vier Berichte ab, alle Sichtungen erfolgten vom Strand aus. Im Bericht vom März 1980 erklärte er: *"Bei Nordwind konnte man den Bug 200 Meter von der Niedrigwasserlinie entfernt gut sehen."*

3. Die Tierärzte Marcelo Ochoa und Ediardo Frias: *"An einem Tag mit extremem Niedrigwasser im Jahr 1990 (fotografiert von einem gemieteten Flugzeug aus) zwei längliche Formen von etwa 60 Metern Länge, die parallel zur Küste lagen."*

Ein sehr glaubwürdiger Bericht ist der von Carlos Massey, einem Bergungsexperten, der im August 1978 zum argentinischen Marinestützpunkt in Bahia Blanca gerufen wurde, um seine Meinung über die Möglichkeit der *"Bergung von zwei versenkten U-Booten in den Gewässern bei Caleta de los Loros"* abzugeben. Er erhielt Zugang zu geheimen Unterlagen, einer Akte von etwa 200 Seiten mit Fotos, Seekarten, Karten und Skizzen.

Er erinnerte sich an Erklärungen, die 1960 von einem hochrangigen Marinechef unterzeichnet wurden und in denen die Bedingungen und der genaue Zeitpunkt der Sichtung angegeben waren. Bei einem Flug entlang dieses Küstenabschnitts im Jahr 1960 auf der Suche nach möglichen U-Booten im Golfo Nuevo-Zwischenfall hatte ein Neptun-Flugzeug vom Stützpunkt Almirante Zar in Trelew, das mit Magnetsensoren (MAD) ausgestattet war, die Wracks fotografiert und die Koordinaten vermerkt.

Die Sichtungen erfolgten bei *"idealen Bedingungen mit niedrigem Wasserstand und Sonnenhöchststand"*, sodass die Wracks fotografiert werden konnten. *"Auf den Fotos kann man deutlich die Silhouetten der Boote erkennen, die in etwa 16 Metern Tiefe liegen, mit den Rümpfen dicht beieinander, der Küste zugewandt und mit den Hecks fünfzig Meter auseinander. Man kann die dunkle Färbung erkennen, die die Position der Kommandotürme anzeigt."*

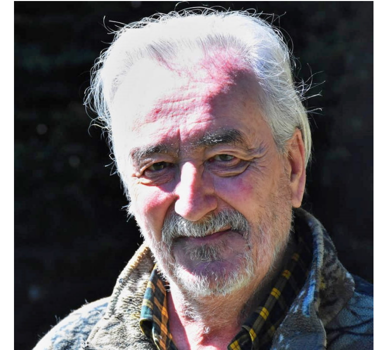
Massey sagte, er könne sich nicht mehr an die Koordinaten erinnern (oder die argentinische Marine habe ihm gesagt, er solle sie vergessen), obwohl sie sich *"in Gewässern nahe der Caleta de los Loros in 800 bis 1000 Metern Entfernung von der Niedrigwasser-Marke"* befanden.

Es gab drei große akkreditierte Suchaktionen nach den versenkten U-Booten vor Caleta de los Loros:

1. Am 23./24. November 1996 fand die Expedition des Instituts für Meeresbiologie Almiranti Storni, die von der Marinepräfektur und der Gemeinde San Antonio Oeste unterstützt wurde, die U-Boote nicht.

2. Ende November 1997 erkundete der Minenleger **ARA GURRUCHAGA** mit einer Gruppe taktischer Taucher und einem mit einer Videokamera ausgestatteten Robotergerät die Caleta de los Loros. Auch Grumman S2F Tracker-Flugzeuge der U-Boot-Abwehrstaffel waren dabei, zusammen mit Wissenschaftlern des Instituts für Meeresbiologie und Fischerei. Die Expedition war von Präsident Menem angeordnet worden (Ambito Financiero 21 Jan. 1998). Es wurde nichts gefunden.

3. Ende 1998 erkundeten norwegische Wissenschaftler, Meeresarchäologen und Hydrologen den Meeresboden mit einem hochauflösenden Sonargerät. Es wurde nichts gefunden.



Dies berichtet der chilenische Schriftsteller Patrick Burnside:
"Die U-Boote, die in der Nähe von Caleta de los Loros versenkt wurden, bleiben mangels eindeutiger Koordinaten und wegen der täglichen Veränderungen des Meeresbodens unauffindbar."

Oh, ich denke, sie wären schon längst entdeckt worden, wenn sie dort wären. Außerdem erklärt diese Theorie nicht das 2002 verschwundene U-Boot am südlichen Ende des Golfo San Matias, wo die genauen Koordinaten bekannt sind und der Meeresboden fest ist.

SCHLUSSFOLGERUNG

Obwohl die beiden U-Boote vor Caleta de los Loros gelegentlich *"bei idealen Bedingungen mit niedrigem Wasserstand und Sonnenhöchststand"* zu sehen sind, können alle Schleppnetze der Welt sie nicht erwischen. Das ist ein entscheidender Faktor. Es gibt zu viele Berichte von verantwortlichen Zeugen, als dass es Wracks dieser oder jener Art nicht geben könnte. Die Lösung muss also in den so genannten SS-Wissenschaften, vielleicht Vril, liegen.

Um zu erklären, was kopiert worden zu sein scheint: Es gibt auf der Welt eine Reihe von Geisterinseln, die inkonsistent sind. In den seltenen Fällen, in denen sie in dieser Welt vorkommen, erscheinen sie immer an denselben Koordinaten. Die Insel San Borodon zum Beispiel, die gelegentlich 40 Kilometer westlich von La Gomera auf den Kanarischen Inseln auftaucht, ist seit der ersten Anmerkung von Ptolemäus in römischer Zeit vielleicht insgesamt fünfzehn Tage pro Jahrhundert erschienen.

Diese Erscheinungen, wenn die Insel besucht werden kann, treten in der Regel während starker elektromagnetischer Stürme auf.

Wenn inkonsistente Inseln verschwinden, entmaterialisieren sie sich in ein anderes Energiefeld. Das muss Dönitz gemeint haben, als er gesagt haben soll, die Kriegsmarine habe *"eine uneinnehmbare und versteckte Festung für den Führer."*

[Dieser Satz scheint eine Fälschung zu sein; siehe meine Herleitung]

Kein Ort auf der Erde ist völlig uneinnehmbar, aber ein anderes Energiefeld schon. Die drei versenkten U-Boote im Golfo San Matias werden durch einen künstlichen Prozess entmaterialisiert worden sein, der nicht perfekt war, wie die Tatsache beweist, dass sie nur gelegentlich aus einem Flugzeug, einer Yacht oder am Strand gesehen werden, wenn die Umstände stimmen. Warum sich das Dritte Reich im Exil die Mühe gemacht hat, sie so nah an der Küste zu entmaterialisieren, anstatt die Hilfe der immer bereitwilligen argentinischen Marine in Anspruch zu nehmen, um sie in die Tiefen des Südatlantiks zu ihrer letzten Ruhestätte zu schleppen, muss ein Rätsel bleiben.

ANMERKUNG

Die Rolle der argentinischen Marine im Golfo Nuevo-Zwischenfall von 1960 könnte den Eindruck erwecken, dass hochrangige argentinische Marinekommandeure weit mehr über die U-Boote des Dritten Reichs im Exil wussten, als sie jemals zugeben wollten.

Am 17. August 1971 startete Manfred Braunmüller, ein argentinischer Berufspilot, der zwei Jahre zuvor berichtet hatte, die gesunkenen U-Boote bei Caleta de los Loros gesehen zu haben, vom Flugplatz Viedma an der Nordostecke des Golfo San Matias zu einem Flug nach Puerto Piramides am Nordufer des Golfo Nuevo. Es war ein windstiller Tag, völlig bewölkt und das Meer war ruhig. Auf dem Weg dorthin sah er zu seiner Überraschung drei U-Boote vom Typ XXI, die durch Golfo San Matias auf einem Kurs fuhren, der sie in Richtung der menschenleeren Nordküste zwischen

63° und 64° West bringen würde. Eines der Boote hatte eine Ölspur. Braunmüller trug immer eine Kamera bei sich und verwendete zwei Rollen Film, um die kleine Flottille zu fotografieren. Er hatte nicht genug Treibstoff, um in der Luft zu bleiben und sie zu beobachten, aber bei der Landung brachte er eine Rolle des Films zu Admiral Gnavi, dem Oberbefehlshaber der argentinischen Marine.

Gnavi war an den Vorfällen im Golfo Nuevo 1960 beteiligt gewesen. Nachdem er die Fotos gesehen hatte, kam er zu dem Schluss, dass die Suche nach den drei U-Booten, die keine Gefahr für Argentinien darstellten, sinnlos war. Von beiden Filmrollen wurde nie ein Foto veröffentlicht und die totale Bewölkung verhinderte, dass die Bewegung von Spionagesatelliten beobachtet werden konnte.

ANMERKUNG DES AUTORS - Wir sind uns bewusst, dass dies eine Menge ist, und der Leser muss so vorgehen, wie es ihm passt. Wir können das Eindringen der U-Boote in den Golfo Nuevo im Jahr 1960 bezeugen, da ich damals bei der US Air Force war und wir fast stündlich über diese U-Boot-Jagd informiert wurden, sogar mit geliehener Hightech-ASW-Ausrüstung der US Navy und mit Männern der US Navy, die diese Ausrüstung bedienten. Die U-Boote waren in einem kleinen Golf gefangen, wurden häufig gesehen, aber nie zum Aufgeben gezwungen und nie beschädigt. Sie sind schließlich entkommen. Das sind keine Mutmaßungen, sondern harte Fakten. Danke an GEOFFREY für diese Geschichte.

Anhang D

Welches Boot wurde wirklich in den Süden Südamerikas geschickt?

Input von S.E.I.G. Agent FELDWEBEL SCHULTZ

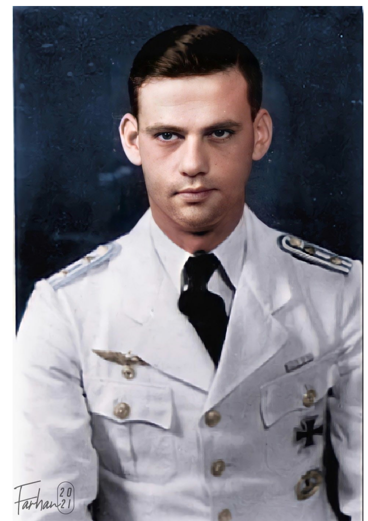


B.d.U.
Großadmiral Dönitz

Befehlshaber der Unterseeboote (BdU): Russische Truppen stehen in der Nähe von Berlin und britische Truppen in der Nähe von Hamburg und die französischen Stützpunkte sind geschlossen - nur die deutschen Norwegen-Stützpunkte sind frei. Deshalb, sagte Kapitän [Fritz] Schneewind, fahren wir südlich von Südamerika.

ANMERKUNG DES AUTORS - SÜDLICH von Südamerika? Fällt jemandem ein Ort südlich von Südamerika ein, der etwas anderes als die Antarktis ist? Jetzt wird es interessant.

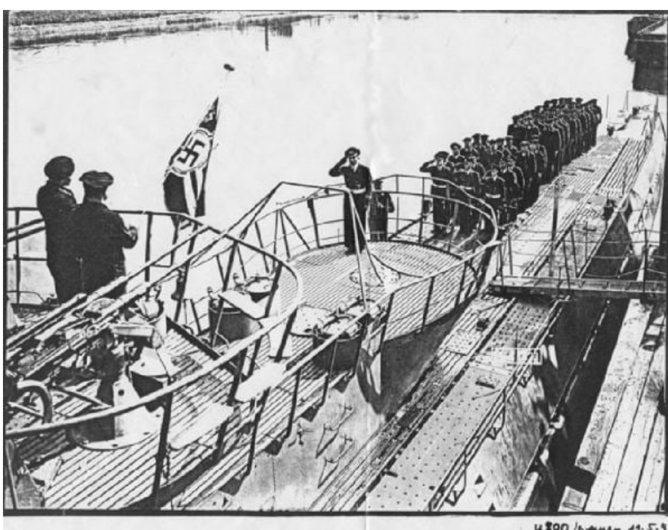
An Bord von **U-183**, so sagte der Überlebende, befanden sich zwölf Torpedos, 400 Kilogramm Chinin, 500 Kilogramm Opium und 700 Jod für das Deutsche Reich; einige Tonnen seltener Metalle und seltener Erdoxide (für die neuesten Waffen des Deutschen Reiches) und viele Vorräte (Lebensmittel) für fünf Monate in **U-183**.

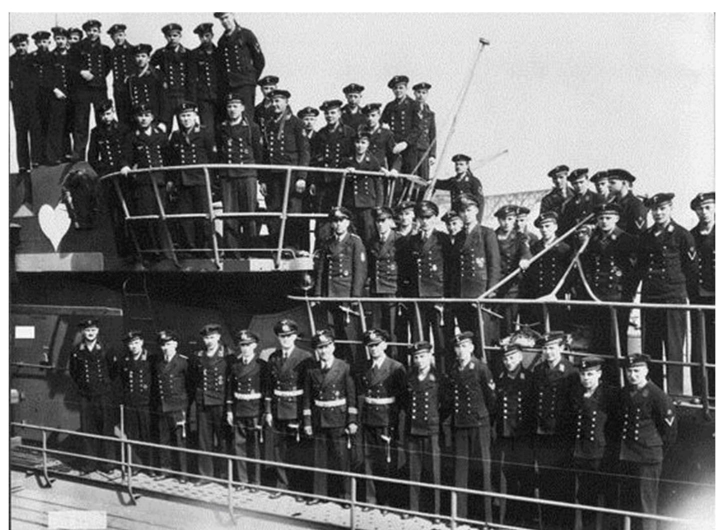


Fritz Schneewind; Kommandant von U 183 (IX C/40); Beim Verlust seines Bootes U 183, am 23.04.1945 in der Java See südlich der Insel Borneo, ums Leben gekommen.

Vor achtzehn Jahren hatte FELDWEBEL SCHULTZ zusammen mit einem Historiker ein Treffen mit den Familienangehörigen der Offiziere auf **U-183** und erhielt dieselben Informationen. Diese Informationen wurden bisher noch nie gedruckt.

In einem anderen Buch wurde berichtet, dass mehrere U-Boote sich absichtlich entdecken ließen, um ihre eigene Zerstörung vorzutäuschen. Wir fragen uns, woher diese Autoren diesen Unsinn haben, aber sie behaupten, dass **U-518** und **U-1235** ihren Untergang vorgetäuscht haben, damit sie an anderer Stelle weiterfahren und schließlich besondere Gäste und Fracht für die Weiterreise nach Argentinien aufnehmen konnten. Diese Boote wurden versenkt - sie haben sich nicht tot gestellt, wie diese Schreiber behaupten. Hier haben wir zusätzliche Informationen über **U-880**, die uns FELDWEBEL SCHULTZ zur Verfügung gestellt hat. 1947 erhielt SCHULTZ diese Fotos von der Indienststellung von **U-880** in Bremen von der Witwe des Kapitäns Schötzau.





Er erfuhr von der Frau von Kapitänleutnant Schötzau, dass er ein Kind, eine kleine Tochter, hat. Dieses Treffen fand in der Region südwestlich von Köln in der Stadt XXXXX statt.

Die Witwe von Kapitän Schötzau sagte zu SCHULTZ, dass **U-880** verschollen ist. Sie erzählte, dass Großadmiral Karl Dönitz ihr nach dem Krieg im Mai 1945 sagte, dass sechs große Schnorchel-U-Boote aus Norwegen im Atlantik seien und er sagte, dass drei dieser U-Boote vermisst würden - nach dem 12. April 1945 gab es keine Funksprüche mehr.

Später erhielt sie die Information, dass **U-518**, **U-880** und **U-1235** vermisst wurden und dass **U-546** von Zerstörern der US Navy versenkt worden war.

Anhang E

... und was ist mit U-530?

Mehr von S.E.I.G. Agent PIZZARRO

Ein Mitglied hat einige interessante Fragen gestellt. Ich entschuldige mich, ich weiß nicht mehr, wer sie gestellt hat, aber hier sind die Fragen:

1. Warum hatten einige der Besatzungsmitglieder und Kapitän Wermuth Kopien eines spanisch-deutschen Wörterbuchs, wenn es sich nur um eine normale Kriegspatrouille handelte, die nach Deutschland zurückkehrte?

2. Warum hatten viele Besatzungsmitglieder Zigaretten, Schokolade und Pesos, die in Argentinien hergestellt wurden, es sei denn, sie haben irgendwo angehalten und einige Zeit in Argentinien verbracht, bevor sie in Mar del Plata ankamen? Sie verließen Kristiansand in Norwegen im März?

3. Was ist mit dem großen Floß passiert, das sie bei sich hatten? Es wurde bei einer Durchsuchung des Bootes nicht gefunden.

Noch einmal wenden wir uns an PIZZARRO, der uns erzählt:

Einer der ehemaligen Offiziere von **U-530** erzählte Wermuth im Jahr 1945 mehr über die dritte Patrouille von **U-530** im Jahr 1944. Kapitän von **U-530** war zu der Zeit noch Kurt Lange. [Wermuth übernahm das U-Boot erst im Februar 1945.] Danach war **U-530** am 22. Februar 1944 in Lorient, Frankreich - dem deutschen U-Boot-Stützpunkt. Die nächste, die vierte Patrouille begann am 22. Mai 1944 von Lorient aus. In der Zeit von April 1944 bis zu den ersten Maiwochen 1944 waren Kapitän Lange und seine Besatzung auf Heimaturlaub und in Paris.

In der Zeit des Heimaturlaubs 1944, war für zwei Wochen eine andere U-Boot-Besatzung auf **U-530,** für eine kurze Patrouille zu einem spanischen Hafen. Er meint, mit Ladung und zurück nach Lorient. Er erzählte, dass dies in der letzten Aprilwoche und in der ersten Maiwoche des Jahres 1944 war und dass es sich um einen spanischen Hafen an der Gallegan-Küste (nördlich von Spanien) handelte.

4. Unternehmung

17.10.1943 - La Pallice	→ → → → → →	22.02.1944 - Lorient

U 530, unter Kapitänleutnant Kurt Lange, lief am 17.10.1943 von La Pallice aus. Das Boot operierte im Mittelatlantik, bei den Azorischen Inseln, im Nordatlantik und der Karibik. Es wurde am 13.11.1943 von U 488 mit 2.230 l Schmieröl und 10 Tagen Proviant versorgt. Nach 128 Tagen, lief U 530 am 22.02.1944 in Lorient ein. Nach der Rückkehr erfolgte, vom 22.02.1944 - 22.05.1944, der Einbau einer Schnorchelanlage in der Kriegsmarinewerft, Lorient.

U 530 konnte auf dieser Unternehmung 1 Schiff mit 10.195 BRT beschädigen.

Klicke hier → Versenkte oder beschädigte Schiffe

Klick hier → Original KTB für die 4. Unternehmung

5. Unternehmung

22.05.1944 - Lorient	→ → → → → →	30.09.1944 - Farsund
01.10.1944 - Farsund	→ → → → → →	01.10.1944 - Kristiansand
01.10.1944 - Kristiansand	→ → → → → →	04.10.1944 - Flensburg

U 530, unter Kapitänleutnant Kurt Lange, lief am 22.05.1944 von Lorient aus. Das Boot operierte im Nordatlantik, der Karibik und bei Trinidad. Am 23.06.1944 wurde das japanische U-Boot I 52 getroffen um ein Fu.M.B. zu übergeben. Außerdem stiegen 3 Mann von U 530, Kapitänleutnant Alfred Schäfer, Oberfunkmaat Kurt Schultze und Oberfunkmaat Rolf Berhrendt, auf das japanische U-Boot über. I 52 wurde am nächsten Tag mit der gesamten Besatzung versenkt. Der Rückmarsch führte über Farsund (Übernachtung), und Kristiansand (Geleitwechsel), nach Flensburg. Nach 135 Tagen und zurückgelegten 4.490 sm über und 4.793 sm unter Wasser, lief U 530 am 04.10.1944 in Flensburg ein. Nach der Fahrt wurde das Boot, von 00.10.1944 - 00.01.1945, mit einer sogenannten Schnelltauchback vom Typ A ausgerüstet um die Tauchzeit zu verkürzen.

U 530 konnte auf dieser Unternehmung keine Schiffe versenken oder beschädigen.

Klick hier → Original KTB für die 5. Unternehmung

Die Patrouillen haben laut U-Boot-Archiv eine andere Nummerierung

ANMERKUNG DES AUTORS - Dies ist interessant, weil DON ANGEL ALCAZAR de VELASCO angab, dass er Anfang Juni 1944 von einem U-Boot vor der Gallegan-Küste aufgegriffen wurde, das ihn nach Hamburg brachte. Außerdem sagte er, dass er mit Martin Bormann an Bord eines Bootes, das ihn nach Argentinien brachte, ein Boot vor der Küste Gallegans bestieg, als er Europa verließ. All das kannst du in unserem neu erschienenen Buch ***"Hitler in Argentinien"*** nachlesen.

Sehr interessant - Wermuth sagte mir, dass diese Information auch in späteren Verhören der USA vorkommt. Wermuth erzählte mir, dass er sich im Sommer 1941 in Hamburg mit einigen (drei) Offizieren des Schlachtschiffs **ADMIRAL GRAF SPEE** getroffen hat. Diese **SPEE**-Offiziere waren 1940 aus Argentinien geflohen und waren später alle U-Boot-Kommandanten.

ANMERKUNG DES AUTORS - Wir glauben, zwei dieser Offiziere waren: Fregattenkapitän JÜRGEN WATTENBERG, Navigationsoffizier an Bord der **SPEE** und später Kommandant von **U-162**; der andere Kapitän zur See KURT DIGGINS, Adjutant auf der **GRAF SPEE** und später Kapitän von **U-458**.



Jürgen Wattenberg hält ein Schwein namens Douglas. Das Schwein wurde begnadigt und nach dem Schiff, von dem es kam, Douglas genannt. Douglas ist eines von zwei überlebenden Schweinen des Schiffs Douglas, das von U-162 in der Karibik versenkt wurde. Das andere wurde direkt zum Koch für das Abendessen gebracht. [Das war der einzige Fall während des Krieges, in dem die U-Boot-Besatzung die Überlebenden eines versenkten Schiffes aß] Douglas wurde auf dieser Patrouille als eine Art Haustier adoptiert. Als sie mit der 2. U-Bootflottille zum Heimathafen in Lorient, Frankreich, zurückkehrten, wurde dieses Foto aufgenommen, als Jürgen Douglass dem Flotillenchef Korvettenkapitän Viktor Schütze übergab. Douglass erlitt das gleiche Schicksal wie das andere Schwein, da er an diesem Abend den Tisch in der Offiziersmesse zierte.



Kurt Diggins am Periskop von U-45

So erhielt er Informationen über Argentinien, die Bucht Rio de la Plata, Montevideo und Buenos Aires, aber er hat keine Freunde oder Verwandte in Argentinien. Wermuth erzählte mir, dass sich auf der letzten Patrouille keine Personen oder Schätze auf **U-530** befanden oder in Argentinien oder anderswo zur Übergabe angelandet wurden und sich niemals Schätze an Bord von **U-530** befanden - nur Torpedos, Waffen und Flak.

Wermuth erzählte mir, dass er keine anderen U-Boote kennt und seine Mannschaft nach der Kapitulation des Deutschen Reiches nie wieder ein deutsches U-Boot gesehen hat.

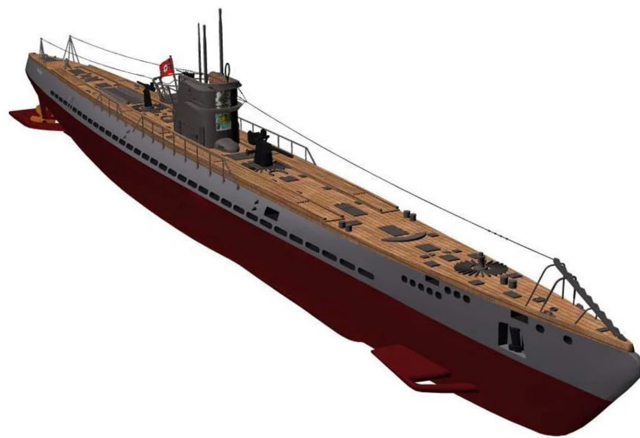
Nur einer der Funker hat Anfang Juli 1945 Kurzwellen-Funksignale wie die der deutschen U-Boote (Grenzwellen-Kontakt) empfangen, bevor **U-530** in Argentinien war, aber er sagte mir, dass es möglich ist, dass ein anderes U-Boot auf Kurs nach Süden im Südatlantik war. Später erhielt er im Gefängnis in den USA Informationen über **U-977**. Aber zu diesem Zeitpunkt, Anfang Juli 1945, war **U-977** nicht im Südatlantik und Wermuth sagte mir, dass es möglich sei, dass ein anderes deutsches U-Boot auf Kurs nach Südamerika war.

ANMERKUNG DES AUTORS - Da WERMUTH den Funkverkehr eines anderen Bootes im Südatlantik auffing, **U-977** aber noch nicht im Südatlantik war - welches U-Boot war es?

Er erzählte mir, dass im März und April 1945 ca. 15 große deutsche U-Boote im Atlantik im Einsatz gegen die USA waren und er die Kurzwellensignale des U-Boot-Stützpunktes in Berlin gehört hat; dies waren Signale des BdU an viele U-Boote. Wermuth sagte mir, dass der letzte Funkbefehl aus Berlin für **U-530** am 26. April 1945 kam. Er erhielt nur den Angriffsbefehl, aber er antwortete nicht. Der Kurs von **U-530** war diesmal der Angriff im Raster für New York.

Alle Boote haben Treibstoff nachgefüllt und Proviant für sechs Monate **U-530** hat im März 1945, so erzählte mir Wermuth, 16 Torpedos mit sechs T-5 (Zaukönig) im Torpedoraum und drei T-3 Torpedos und acht LUT-Torpedos und Zünder für alle Torpedos mitgeführt. Wermuth sagte mir, er sei nie Kapitän auf **U-853** gewesen; das ist in allen Büchern falsch. Er erzählte mir, dass in der amerikanischen Vernehmung von **U-530** ein Irrtum vorliegt - ein Besatzungsmitglied von **U-530** sagte im US-Gefängnis, dass **U-530** nur 14 Torpedos hat, aber die richtige Zahl ist 16 Torpedos.

Nach der U-Boot-Kommandoausbildung 1944 war Wermuth I.W.O. auf **U-530**. In dieser Zeit befand sich **U-530** in der Werft und **U-530** erhielt ein ausgeschnittenes Deck vor dem Kommandoturm für Schnelltauchen. **U-530** hatte zunächst das alte Design von 1942, so dass **U-530** Anfang 1945 in der Werft für das neue Aussparungsdeck das Kommando erhalten hat.



Typ IX B



Typ IX C/40

Das ursprüngliche Design des Typ IX Bootes hatte ein breites Vordeck, wodurch es an der Oberfläche "hing". Diese Eigenschaft sorgte dafür, dass U-110 an der Oberfläche blieb, nachdem Lemp befohlen hatte, das Schiff zu verlassen, und es den Briten ermöglichte, das Boot zu kapern. Spätere Boote des Typs IX kamen mit dem ausgeschnittenen Deck aus der Werft und andere wurden zurückgebracht und umgerüstet, damit sie schneller tauchen konnten.

U-530 erhielt den neuesten Tarnkappenschnorchel - der Kopf und die Oberseite des Rumpfes waren mit Gummi überzogen. **U-530** verfügte über ein starkes Funksystem mit Tunis-Antenne mit Radio-Mücke-System und Fliege-Funksystem und einen Naxos-Verstärker mit Kathodenstrahlröhren-Sichtanzeige und zwei Runddipole, einen auf der Brücke und einen auf dem Tarnkappenschnorchelkopf. Wermuth sagte, dass der Funker von **U-530** ein Kurzsignalbuch mit den neuesten Kurzcodes vom Februar 1945 erhielt. Das war nicht der normale Enigma-Code - das war ein Kurznachrichtenbuch mit Buchschlüsseln. Auf **U-530** befanden sich ein starker 200-Watt-Funksender und ein 40-Watt-Notsender sowie ein Notsender für Rettungsinseln (handbetrieben), zwei Hauptempfänger und ein Allwellenempfänger mit Welle 600 und ein Radion-Empfänger.

Frage 2 - Wir halten das für einen Irrtum. Wermuth erzählte mir, dass hochrangige argentinische Marineoffiziere ihm nach der Ankunft in Mar del Plata argentinisches Bargeld, Pesos, gaben, um in der argentinischen Marinebasis oder in argentinischen Offiziersrestaurants Getränke und Essen zu kaufen, so dass die Besatzung die gleichen Geschenke wie Schokolade und Zigaretten erhielt.



Frage 3 - **U-530** hat keine Ladung im Boot - niemals. Wir haben keine weiteren Informationen. Otto Wermuth erzählte mir, dass seine erste Absicht war, nach Chile in die Stadt Punta Arenas im Kanal nach Chile zu fahren, aber sein Ingenieur sagte ihm, dass **U-530** nicht genug Treibstoff hatte. So beschloss er, als erstes die argentinische Stadt Miramar anzulaufen, um sich zu ergeben, aber später entschied er sich, zum argentinischen U-Boot-Stützpunkt in Mar del Plata zu fahren. Otto Wermuth erzählte mir, dass er den Leuchtturm von Mogotes am 10. Juli 1945 um 3 Uhr aus einer Entfernung von 19 oder 18 Meilen gesichtet hatte. Seine Position zu diesem

Zeitpunkt gab ihm eine Peilung von 239° oder 240° auf das Licht. Dann tauchte er **U-530** und wartete auf das erste Tageslicht der Morgendämmerung, um den Hafen von Mar del Plata zu überprüfen.

Zu diesem Zeitpunkt näherte er sich dem Hafen und kreuzte etwa drei Meilen vor der Küste, um auf das Licht zu warten. Um 6.30 Uhr wurde er gesehen, zündete seine Navigationslichter an und lief in den Hafen ein. Als Antwort auf die Signale der argentinischen Marine blinkte er mit seiner Lampe die Buchstaben:

A-L-E-M-A-N S-U-B-M-A-R-I-N-O

Wermuth erklärte, dass vierundfünfzig Mann die normale Besatzung eines U-Boots vom Typ **U-530** waren, aber auf **U-530** waren nur zwei Offiziere, der Maschinist, ein Funker und neun Besatzungsmitglieder, die als "Geister" Spanier bezeichnet wurden, weil einige der Besatzungsmitglieder 1942 und 1943 in Spanien auf einem anderen Schiff waren, nicht auf einem U-Boot. Der ehemalige Offizier von **U-530** erzählte Wermuth mehr über die dritte Patrouille im Jahr 1944. **U-530** startete seine dritte Patrouille im Oktober 1943 von La Pallice aus. Etwa 1.000 Meilen nordöstlich der Karibik versorgte sie ein U-Boot vom Typ XIV mit etwa 40 Tonnen Treibstoff und Proviant für zwei Wochen.



*Am 26. Dezember 1943 beschädigte das deutsche U-Boot **U-530** den 10.195 Tonnen schweren amerikanischen Turbinentanker **CHAPULTEPEC** nördlich von Cristobal. Nach seiner Reparatur diente es bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs und war bis 1980 in Privatbesitz.*

Nachdem bei zwei erfolglosen Angriffen fünf Torpedos verschwendet worden waren, gelang im Dezember 1943 ein Treffer auf einen 10.000-Tonnen-Tanker nördlich von Colon.

Ein paar Tage später griff **U-530** einen anderen Tanker an und wurde von diesem gerammt, wobei es seinen Bugtank verlor und den Hauptballasttank beschädigte. Später fuhr das U-Boot zwischen der französischen Insel Martinique und Dominica hindurch und kehrte nach Lorient zurück, wo es am 22. Februar 1944 einlief.

Die lange vierte Patrouille von **U-530** begann am 22. Mai 1944 in Lorient, nachdem der erste Schnorchel an **U-530** montiert worden war. Zwei Wochen später passierte **U-530** die Azoren und zwei Wochen später hatte **U-530** in einem Raster zwischen Freetown und Trinidad ein Rendezvous mit dem japanischen U-Boot **I-52**. Der Gast auf **U-530** war Kapitänleutnant Schäfer mit neuesten deutschen Enigma-Schlüsseln und Karten, und zwei Funker wurden mit dem Schlauchboot von **U-530** auf **I-52** übergesetzt. Nach dem Tauchen von **U-530** waren viele Detonationen zu hören und alle glaubten, dass das japanische Boot **I-52** gesunken war.

ANMERKUNG DES AUTORS: **I-52** wurde in sehr tiefem Wasser versenkt; es hatte zwar tonnenweise Gold und Silber an Bord, aber sie liegt auf etwa 19.000 Fuß [ca. 5,8 Kilometer].

Anhang F

Das "Geister"-Boot U-530



Wir wissen eine Menge über dieses Schiff... und es gibt viel, was wir nicht wissen. Nachdem OTTO WERMUTH das Kommando übernommen hatte, wurden die Missionen des Schiffes verschleiert. Wir haben schon viel über **U-530**, über WERMUTH und über seine Missionen gelesen.

Einige glauben, dass es sein Boot war, das Martin Bormann und DON ANGEL ALCAZAR de VELASCO aus Europa herausbrachte und sie in Puerto Coig an der patagonischen Küste anlandete. Obwohl DON ANGEL in seinem 114 Seiten langen Brief an uns im Jahr 1985 angab, Bormann ein Jahr nach Kriegsende nach Patagonien gebracht zu haben, während **U-530** Ende Juli 1945 kapitulierte, könnte es sein, dass DON ANGEL absichtlich falsche Angaben gemacht hat, was für "Spione" nicht selten ist. Dass er Bormann aus Europa herausgeholt hat, lässt sich nicht leugnen - aber vielleicht war das im Sommer 1945 und nicht 1946, wie er behauptete. Es gibt niemanden, der die Daten bestätigt oder dementiert.

"Die Regierung des Dritten Reiches ging im Sommer 1945 in Bahia Blanco an Land"

Diese Aussage wurde HARRY COOPER vor einigen Jahren von unserer sehr lieben Freundin Ingrid Scharfenberg 1993 übermittelt. Sie war keine dumme Frau und hatte keinen Hang zu verrückten Geschichten. Außerdem ließ sie die "alten Wege" nie los und sie hatte viele Freunde, die sehr hoch in der Partei gewesen waren ... und die immer noch engen Kontakt zu diesen Männern hielten. Wir trafen einige von ihnen in ihrem Hotel zum Türken. Als COOPER sie zu einer Erklärung drängte, setzte sie nur ihr kokettes Lächeln auf und fragte: *"Was denkst du, wen ich meine?"*



Ingrid Scharfenberg war die langjährige Besitzerin und Geschäftsführerin des Hotels zum Türken auf dem Obersalzberg in Berchtesgaden.

COOPER nahm an, dass sie Bormann meinte, da dieser laut DON ANGEL an Bord war. Wieder lächelte sie ihn an und sagte: *"Bormann war nicht der Regierungschef des Dritten Reiches. Das war nur Adolf Hitler."* Mehr wollte sie nicht sagen, aber wir lesen hier mehr von PIZZARRO:



Kapitänleutnant Hans Joachim Schwebcke

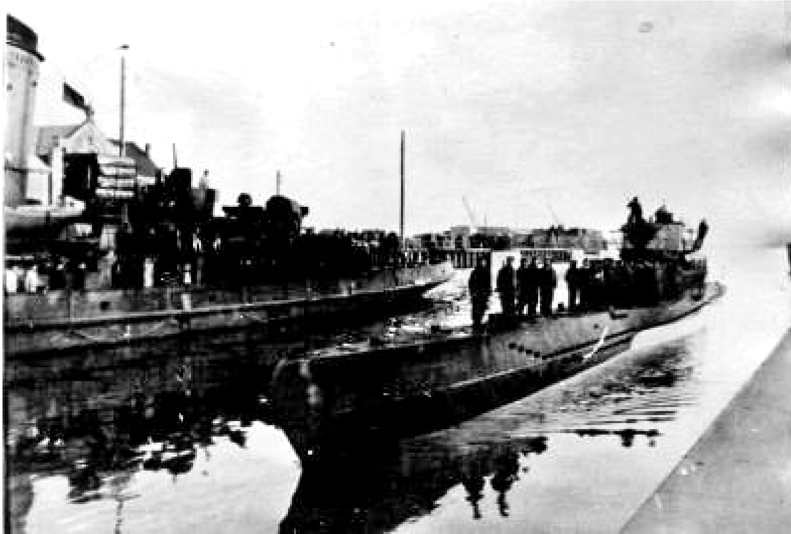
PIZZARRO hat Hauptmann OTTO WERMUTH vor einigen Jahren in seinem Haus gesprochen, und hier ist, was PIZZARRO uns erzählt.

Ich fragte Wermuth nach Horton, Norwegen, und er erzählte es mir:

TEIL 10. **U-530** verließ Kiel am 19. Februar 1945 um 18:00 Uhr und war am 23. Februar 1945 in Horton, Norwegen. In der Tiefwasserbucht von Horton absolviert **U-530** ein Schnorchel- und Tieftauchtraining. **U-530** verließ Horton am 3. März 1945 zusammen mit **U-714**.

Kommandant von **U-714** war Hans-Joachim Schwebcke. ***Es ist möglich***, dass Wermuth Schwebcke bereits 1944 kannte, da beide Kapitäne, Wermuth und

Schwebcke, auf dem französischen U-Boot-Stützpunkt waren. Wermuth hat mir erzählt, dass er **U-714** gesehen hat und später erhielt er die Information, dass Schwebcke mit seinem Boot **U-714** Tage später, am 14. März 1945, gesunken ist. Ich habe viele Fotos von **U-714** in Horton gesehen.

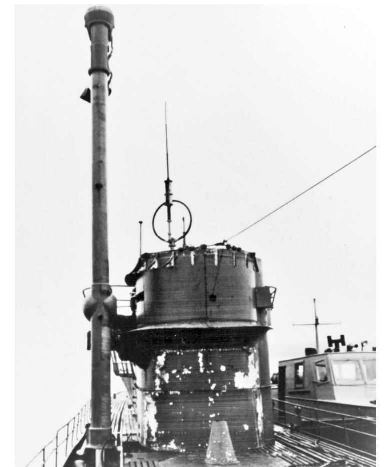


*Das einzige bekannte Foto von **U-714** wurde wahrscheinlich 1944 aufgenommen, bevor der Schnorchel eingebaut wurde.*

Schwebcke und die gesamte 50-köpfige Besatzung von **U-714** gingen an diesem Tag verloren, als sie zehn Meilen nordöstlich von Berwick von dem Zerstörer **HMS WIVERN** der Royal Navy und der Fregatte **NATAL** der südafrikanischen Navy versenkt wurden. Von Horton aus fuhr **U-530** am 3. März 1945 etwa 150 Meilen nach Kristiansand und von Kristiansand aus noch am selben Tag, dem 3. März 1945, zu seiner letzten Patrouille gegen die Vereinigten Staaten.

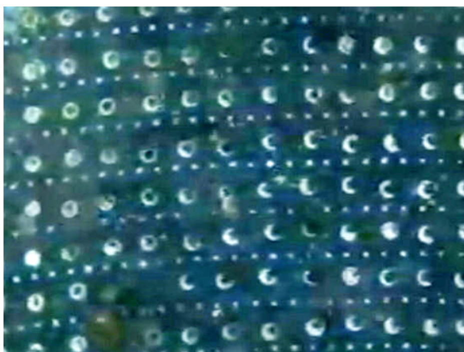
Von Kristiansand aus nahm Wermuth einen Kurs nach Norden, 25-30 Meilen von der norwegischen Küste entfernt, und etwa 100 Meilen nördlich von Bergen gab er den Befehl für einen Westkurs. An diesem Punkt, 100 Meilen nördlich von Bergen, benutzte er seinen mit Gummi überzogenen Schnorchel.

ANMERKUNG: Das Boot war mit einem neuen Schnorchel nachgerüstet worden, bei dem der Kopf und der Schaft mit Gummi beschichtet waren. Aber es wurde nicht einfach nur pures Gummi verwendet; in die innere Gummischicht wurden wissenschaftlich entwickelte Löcher geschnitten, um Radarsignale zu entschärfen und abzulenken. Die äußere Schicht war glatt, damit das Boot mit weniger Widerstand durch das Wasser gleiten konnte. Es wurde "Alberich" genannt, nach der Hauptfigur im Nibelungenlied. "Alberich" hatte einen Zauberhut und wenn er ihn trug, war er unsichtbar.



U-889, Typ IXC; Schnorchel in aufgerichteter Position, von vorne gesehen, 1945. Beachte die R.D.F.-Schleife auf der Brücke.

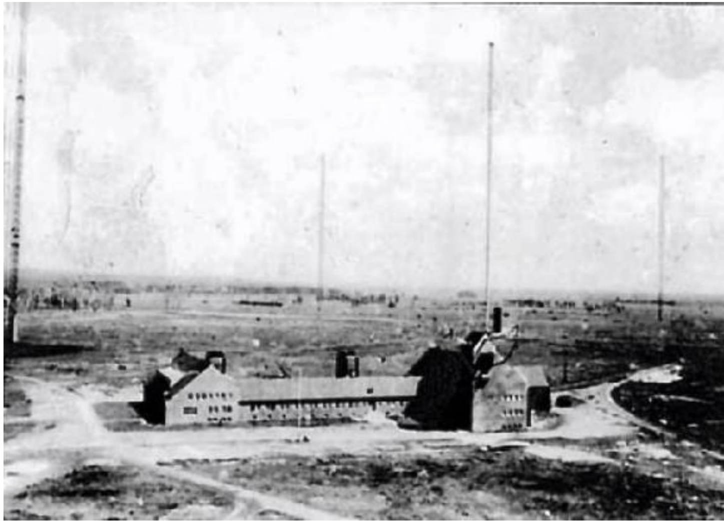
Anmerkung des Übersetzers: Der geriffelte Gummiüberzug wurde nach dem Direktor des 1941 gegründeten Heidelberger Institut für Weltpost- und Weltnachrichtenwesen, Ludwig Wesch: „Wesch-Matte" benannt. Bei der „Alberich"-Ausstattung handelt es sich um die vollständige Beschichtung der U-Boote mit einer Gummibeschichtung.



In diesem gut ein Quadratdezimeter großen Stück des Alberich-Tarnüberzugs von U 480 erkennt man Reihen mit unterschiedlich großen Löchern.

Zehn Tage nach der Abfahrt von Horton-Kristiansand wurde ein Funkspruch mit einem Wetterbericht an **U-530** gesendet, aber Wermuth sagte mir, dass **U-530** keinen Funkkontakt hatte und nie ein Funksignal gesendet hat. Also erhielt **U-548**, Kommandant Erich Krempl, diese Wettermeldung. Auf den Fotos von **U-714** in Horton habe ich ein großes U-Boot gesehen ***und ich glaube***, es war **U-548**, denn Krempl fuhr am 7. März 1945 von Horton aus Richtung USA und wurde Wochen später (19.4.45) mit allen Männern versenkt. **U-548** muss also Wetterberichte abgegeben haben, da Wermuth mir sagte, dass er nie einen Funkspruch an den U-Boot-Stützpunkt zurückgeschickt hat.

TEIL 11. Ich fragte ihn, in welchem Raster er den Auftrag für Wettermeldungen hatte, und er sagte mir, dass **U-530** den Befehl hatte, Berichte von etwa 61° Nord bis 20° West zu senden. Nach 27° West tauchte **U-530** jede Nacht für 3 bis 5 Stunden auf und am 26. April erhielt Wermuth den Funkspruch für den Angriff auf das Netz New York.



"Goliath"-Sendehaus mit sogenanntem Spulenturm
Die Sowjets lassen den Längstwellensender unter anderem von Experten der Herstellerfirma C. Lorenz AG aus Berlin reparieren, noch einmal in Betrieb nehmen und bis Juni 1947 komplett abbauen. Danach werden die Gebäude und Fundamente des "Goliath" gesprengt. Die demontierte Sendeanlage wird in die Sowjetunion verfrachtet und zunächst in einem Marinelager in Wyborg bei Leningrad (Sankt Petersburg) eingelagert. 1952 wird der "Goliath" unter gleichem Namen (russisch: Goliaf) etwa zehn Kilometer südlich von Nischni Nowgorod (400 Kilometer östlich Moskau) wieder aufgebaut. "Goliath" ist der erste Längstwellensender der Sowjetunion. Die Sendeanlage ist seither unverändert in Betrieb und wird heute von der Russischen Seekriegsflotte genutzt.
Hier die Geschichte des Senders...

In dieser Zeit wurde der neueste und weltweit größte Funksender mit dem Namen GOLIATH zerstört. Amerikanische Truppen kamen in die kleine Stadt Calbe an der Milde und einige Tage vor dem 11. April 1945 zerstörten deutsche Soldaten GOLIATH - diese Ein-Megawatt-Sendeanlage für U-Boot-Unterwasserfunksignale, der leistungsstärkste Abstimmungssender der Welt für abstimmbare Frequenz – Längstwellen auf 3 bis 30 Khz mit Wellenlänge von 10 bis 100 Kilometern. GOLIATH hat drei große Antennen mit einer Höhe von 204 Metern.

Aber nachdem GOLIATH zerstört wurde, hat die Deutsche Kriegsmarine im April 1945 durch den Sender mit dem Codenamen FELIX den Betrieb fortgesetzt, so dass es möglich war, dass der letzte Funkbefehl von U-530 am 26. April 1945 von der FELIX-Anlage als Funksignal an den Schnorchelkopf übermittelt wurde.

Anmerkung des Übersetzers: Die Station wurde am 31. Oktober 1940 mit einer Leistung von 200 Kilowatt in Betrieb genommen. Hitlers Nachfolger, Reichspräsident und Großadmiral Karl Dönitz, befahl mit Hilfe dieser Station am 4. Mai 1945 den auf See befindlichen U-Booten, die Kampfhandlungen einzustellen und in die Heimathäfen zurückzukehren.

Wermuth erzählte mir, dass nach dem 26. April viele Kurzwellen von den U-Boot-Stützpunkten des Deutschen Reichs empfangen wurden und er glaubt, dass fünfzehn oder zwanzig große deutsche U-Boote im April 1945 im Atlantik waren.

TEIL 12. Ich fragte ihn nach seinem Treffen 1941 in Hamburg mit drei Leutnants des ehemaligen Schlachtschiffs **ADMIRAL GRAF SPEE**, das 1939 im Rio de la Plata versenkt wurde. Viele Offiziere der **GRAF SPEE** sind 1939 und 1940 aus Argentinien ins Deutsche Reich geflohen. Er sagte mir, dass er die Namen nicht kennt, aber später waren alle drei U-Boot Kommandanten und auf dem Stützpunkt in Frankreich hat er die Information erhalten, dass zwei 1943 mit ihren U-Booten sanken und getötet wurden. Also schauen wir gemeinsam in die Akten und es ist möglich, dass zwei dieser entkommenen **GRAF SPEE** Offiziere waren:

Friederich Mumm, **U-594**, gesunken am 4. Juni 1943
Hermann Kottmann, **U-203** gesunken 25. April 1943 oder
Heinz Kummer, **U-467**, versenkt am 25. Mai 1943

Viele weitere Offiziere der **GRAF SPEE** waren später U-Boot-Kommandanten:
KURT DIGGINS **U-468**
Hans-Joachim Kuhn, **U-1233**

JÜRGEN WATTENBERG **U-162**
Rolf Schauenburg, **U-536**
Johann Reckhoff, **U-384**
Jobst Hahndorf, **U-864** in der Ausbildung, gefallen 1945
Hans-Joachim Schmidt-Weichert, **U-9**

PIZZARRO schickte eine E-Mail an den Autor. Dies ist meine letzte E-Mail über **U-530**. Im **U-530** Bericht sind drei von insgesamt dreißig Seiten seit 80 Jahren gesperrt. Ich habe dir alle wichtigen Auszüge aus dem 30-seitigen Bericht geschickt. Mehr kann ich nicht schicken und den Rest der Geschichte - die drei Seiten - kann ich auch nie schicken; ich habe diese Seiten nicht. Sie werden erst 2060... oder nie verfügbar sein.

Meine letzte Frage (an Wermuth) war - ich glaube, dass **U-530** nicht vor New York war. Wermuth sagte am 4. Mai 1945, er habe drei LUT-Torpedos auf einen Konvoi mit mehr als zehn Schiffen geschossen. Zwei Torpedos trafen nicht und der dritte blieb im Rohr hängen.

Am 6. Mai 1945 wurde der nächste Konvoi gesichtet. Wermuth schoss zwei neue LUT-Torpedos, aber keine Treffer, keine Detonationen. Drei Stunden später wurde der nächste LUT-Torpedo auf ein großes Schiff, möglicherweise ein Tankschiff, abgefeuert, verfehlte es aber. Eine Stunde später traf der nächste einzelne T-5-Torpedo, aber er detonierte nicht. Am 7. Mai 1945 verfehlten die nächsten beiden T-5 Torpedos die Schiffe im Konvoi und nachdem Deutschland am 9. Mai 1945 kapituliert hatte, wurden vier oder fünf Torpedos auf den nächsten Konvoi abgefeuert, die alle ihr Ziel verfehlten.

So erzählte Wermuth, dass er an der amerikanischen Küste vierzehn Torpedos abfeuerte und alle Blindgänger waren. Ich sagte zu Wermuth, dass das eine verrückte Geschichte ist - und ich glaube, dass **U-530** nie vor New York war.

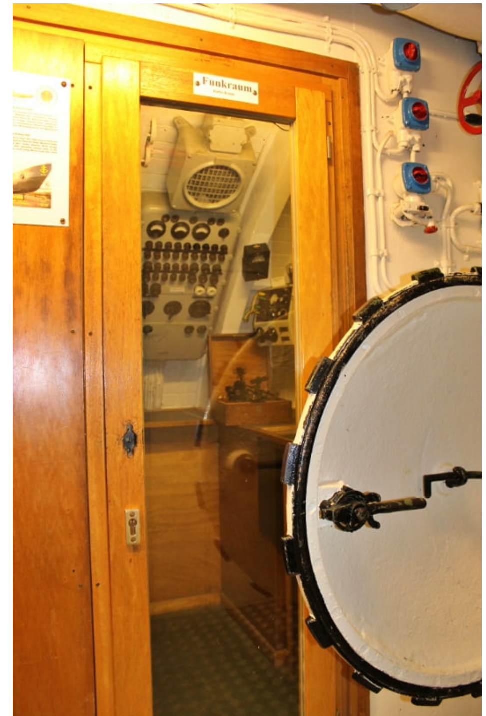
Wermuth lächelte und sagte nein...

Anhang G

Drittes U-Boot auf See Mitte 1945

*Von S.E.I.G. Agent PIZZARRO über ein weiteres Boot, ein drittes U-Boot neben **U-530** und **U-977**, das bestätigt, was wir bereits wussten.*

Harry - letztes Jahr hast du mir die Telefonnummer eines ehemaligen **U-977** Besatzungsmitglieds gemailt. Er erzählte mir die gleiche Geschichte wie der Funker von **U-530** und spätere Kapitän von **U-530** OTTO WERMUTH. Dieses ehemalige Mitglied von **U-977** erzählte mir, dass sich **U-977** im Juli 1945 im Zugang zum Südatlantik befand und unser Funker von **U-977** Kurzwellensignale wie die Kurzwellen der deutschen U-Boote (Grenzwellen) empfing. Er erzählte mir, dass Schäffer (Kapitän von **U-977**) sagte, dass ***er glaubt***, dass ein anderes deutsches U-Boot auf Südkurs im Südatlantik war und er nannte einen Namen eines deutschen U-Boot-Kommandanten. Er sagte, er habe ein Treffen mit einem anderen U-Boot-Kapitän gehabt und dieser U-Boot-Kapitän habe ihm nach dem Krieg gesagt, sein Kurs sei Südamerika. Das war in der Woche zwischen dem 20. und 28. Juli 1945.



Der Funkraum vom Atlantikboot U995 Typ VII C

Der ehemalige Funker von **U-977** erzählte, dass er sieben Funksprüche von einem anderen U-Boot aufgefangen hat und alle sieben waren auf dem letzten deutschen U-Boot-Wellencode vom April 1945 - und der Funker von **U-977** sagte, diese hatten die Signatur des deutschen U-Boot-Codes.

Wir glauben also, dass sich im Juli 1945 ein drittes U-Boot im Südatlantik zwischen der brasilianischen Insel Fernando Noronha und Rio di Janeiro aufhielt, aber der Funker sagte, dass es 800 oder 900 Meilen östlich der südamerikanischen Küste, nahe der afrikanischen Küste, lag, und er sagte mir, dass im April 1945 etwa 50 deutsche U-Boote von ihren norwegischen Stützpunkten aus auf Patrouille gegen England und die USA gingen.



Porträt von Generaladmiral Hans-Georg von Friedeburg, dem Kommandierenden Admiral der U-Boote (01. Februar 1943-30. April 1945) und dem letzten Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (01. Mai 1945-23. Mai 1945)

ANMERKUNG: Das war die Operation MERCATOR, die die alliierten ASW-Aktivitäten aus dem Mittelatlantik abziehen und sozusagen eine Autobahn bis hinunter in den Südatlantik freimachen sollte. ***[Der Name und diese Operation ist nicht recherchierbar.]***

ANMERKUNG: Vor einigen Jahren hat sich PIZZARRO mit OTTO WERMUTH zusammengesetzt, um über die letzte Patrouille von **U-530** zu sprechen, und hier ist einiges von dem, was er erfahren hat. Bevor wir mit dem Interview beginnen, erwähnen wir, dass WERMUTH diese letzte Patrouille nicht als Feindfahrt bezeichnete, sondern als "Reise" ..., was so viel wie "Ausflug" oder "Urlaub" bedeutet.

1. WERMUTH erzählte mir, dass er Anfang 1945 von Admiral von Friedeburg, dem Chef des BdU Op. 2, zum Kommandanten von **U-530** ernannt und vom französischen Stützpunkt nach Hamburg geschickt wurde, um das Kommando über **U-530** zu übernehmen. Ich fragte ihn

nach dem Eisernen Kreuz Erster Klasse und er erzählte mir, dass er Träger des Eisernen Kreuzes Zweiter und Erster Klasse war und das U-Boot-Dienstabzeichen und die seltene U-Boot-Frontspange besitzt.









EK II. *EK I.* *U-Boot Kriegsabzeichen* *U-Boot-Frontspange*

Er hatte alle Auszeichnungen für seinen Dienst auf anderen Booten erhalten. 1941 war er als Wachoffizier auf **U-37**. Im Juli 1942 war er II.W.O. (2. Wachoffizier) auf **U-103** bis Juni 1943, dann wurde er I.W.O. (1. Wachoffizier) auf **U-103** bis Februar 1944. Er fuhr auf **U-103** während drei Feindfahrten und versenkte in dieser Zeit drei feindliche Schiffe.

ANMERKUNG: Das wäre: 31. Okt. 1942 das 6.405 Tonnen schwere britische Motorschiff **TASMANIA**; 6. Dez. 1942 der 5.025 Tonnen schwere britische Dampfer **HENRY STANLEY**; 13. Dez. 1942 der 13.945 Tonnen schwere britische Dampfer **HORORATA**. (Die **HORORATA** wurde nur beschädigt und schaffte es in einen Reparaturhafen.)

2. Er erzählte mir, dass er im Februar 1945 mit **U-530** in Kiel war und sein Boot in Kiel frischen Proviant für eine Woche und guten langen speziellen U-Boot-Proviant für ca. 18 Wochen und den Befehl für den Stützpunkt in Norwegen erhielt, also fuhr er am 19. Februar 1945 von Kiel nach Horton, Norwegen und war am 23. Februar 1945 in Horton. Von Horton fuhr er am 3. März 1945 mit Kurs auf die USA ab.

3. In Norwegen erhielt sein **U-530** etwa 230 Tonnen (Diesel-)Öl und mehr als 5 Tonnen Schmieröl (Schweröl), und **U-530** erhielt für 14 Tage frischen Proviant wie Brot, frisches Fleisch und viel Gemüse, so dass er auf **U-530** Proviant für 19 Wochen - etwa fünf Monate - hatte.

4. WERMUTH sagte mir, dass **U-530** nie in der letzten deutschen SEEWOLF-Gruppe im Atlantik war. Sein Boot war allein im Atlantik mit Kurs auf die USA. Er sagte mir, dass alle Befehle direkt aus Berlin kamen. Der letzte Funkspruch für **U-530** kam am 26. April 1945, aber er antwortete nicht, denn er hatte den Befehl, nicht zu antworten. Er hat Papierbefehle für **U-530** nur für den Angriff auf feindliche Schiffe und der letzte Funk an **U-530** war am 26. April 1945. Angriffsbefehle für das Raster New York.

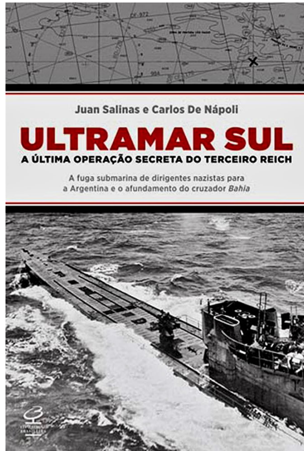
5. Er erzählte mir, dass sein Kurs von Horton, Norwegen, weit nördlich von England einen Bogen in den Atlantik machte; viele Nächte mit Schnorchel. Sein Schnorchel war mit Gummi überzogen. Er erzählte mir, dass er nach der Kapitulation des Deutschen Reichs im Raster New York war und Mitte Mai 1945 mit seinem **U-530** auf Kurs nach Südamerika war. **U-530** befand sich etwa 800 oder 900 Meilen nordöstlich von Puerto Rico und **U-530** war auf Schnorchelmarsch (er lief unter Wasser und benutzte den Schnorchel, um zu belüften und die Dieselmotoren anzutreiben) und an vielen Tagen bei Tageslicht war **U-530** unter Wasser. Später fuhr er in der Nacht zwischen den Inseln Rocks of Saints Peter and Paul und der Insel San Fernando Naronha ungefähr in der Mitte dieser beiden Inseln vorbei. WERMUTH glaubt, in der Dunkelheit das Licht eines Leuchtturms gesehen zu haben. Am 17. Juni 1945 um 10:00 Uhr morgens überquerte **U-530** den Äquator. Genau in dieser Zeit kam ein sehr hohes Flugzeug von Nordost nach Südwest.

Anhang H

Die geheimnisvolle letzte Reise von U-530

Von MICHAEL IVINHEIM, Argentinien-Korrespondent

TEIL 1



U-530 war das erste der beiden deutschen U-Boote, die sich nach dem Krieg an Argentinien ergaben. 57 Jahre später wurde die Vernehmungsakte des Kommandanten Oberleutnant zur See OTTO WERMUTH im Juni 2002 teilweise freigegeben, als Admiral Stella, Chef des argentinischen Marinestabs, Fotokopien in spanischer Sprache unter Lizenz an Juan Salinas und Carlos de Napoli für ihr Buch Ultramar Sur herausgab.

Das US-Nationalarchiv gab daraufhin einen Geheimdienstbericht und Anlagen frei, die der US-Marineattaché in Buenos Aires am 24. Juli 1945 vorgelegt hatte. Da es sich um eine Übersetzung des argentinischen Berichts ins Englische handelte, war der US-Marineattaché für jede Abweichung zwischen den beiden Berichten verantwortlich.

Als ich 2009 die elf Seiten der Übersetzung auf einer Website durchlas, fiel mir eine Abweichung vom argentinischen Bericht auf, bei der es sich nicht um einen einfachen Fehler handeln konnte. Es gab auch eine Aussage, aus der hervorging, dass OTTO WERMUTH, der **U-530** von Deutschland aus befehligte, später durch einen anderen Kommandanten unter seinem Namen ersetzt wurde. Es wurden und werden große Anstrengungen unternommen, um diese Tatsache zu vertuschen und aus irgendeinem Grund auch die Identität der meisten Besatzungsmitglieder zu verbergen, und in TEIL 1 meines Artikels konzentriere ich mich ausschließlich auf diesen Aspekt des Geheimnisses.

Würde sich der echte Otto Wermuth bitte erheben?

"Am 10. Juli 1945 in Mar del Plata, vor den Anwesenden und dem Kommandanten der U-Boot-Division der argentinischen Marine, Capitán de Fragatta Julio C. Mallea, ergibt sich der Kommandant des deutschen U-Boots ***U-530****, Oberleutnant Otto Wermuth, hiermit bedingungslos seinem Schiff, seinem Kommando und seiner Besatzung, deren Mitglieder in der beigefügten Liste aufgeführt sind..."*

Liste der Besatzungsmitglieder von **U-530**
Offiziere: Otto Wermuth, Karl-Felix Schuller, Karl-Heinz Lenz, Peter Leffler, Gregor Schlüter.

Unteroffiziere: Jürgen Fischer, Hens Setli*, Johannes Wilkens, Paul Hahn, Georg Rieder, Kurt Wirth*, Heinz Rehm*, Rudolf Schlicht*, Rolf Petrasch, Ernst Zickler, Georg Mittelstadt*, Robert Gerlinger*, Viktor Wojsick*, Günther Doll*, Rudolf Bock*, Werner Rosenhagen*, Arno Krause, Karl Kroupa*.

Bewertungen:
Herbert Patsnick*, Sigismund Kolacinsky*, Friederich Mürkedick*, Arthur Jordan*, Eduard Kaulbach*, Rudolf Muhlbau*, Franz Hutter*, Harry Kolakovsky*, Franz Rohlenbücher*, Johannes Oelschlager*, Willy Schmitz*, Heinz Hoffmann*, Heinz Paebzold*, Gerhard Nellen*, Ernst Liewand, Reinhard Karsten*, Hans-Wolfgang Hoffmann*, Arthur Engelken*, Hans Sartel*, Erhardt Piesnack, Joachim Kratzig, Erhardt Muth*, Friedrich Ourez*, Werner Zerfaz*, Erhardt Schwan*, Hugo Traut*, Engelbert Rogg*, Franz Jendretzki*, Georg Wiedemann, Günther Fischer*, und Georg Goebl.

Warum das Sternchen (*) hinter den Namen?

An Bord von **U-530** befanden sich fünf Offiziere, achtzehn Unteroffiziere und einunddreißig Mannschaften, also insgesamt vierundfünfzig. Die 37 Männer, deren Namen mit einem Sternchen (*) markiert sind, waren im U-Boot-Museum in Cuxhaven unbekannt, als ich die Überprüfung vornahm. Warum diese siebenunddreißig Männer ihre Soldbücher und andere Ausweispapiere ins Meer werfen und einen falschen Namen annehmen wollten, ist unbekannt, aber es ist offensichtlich ein Teil des großen **U-530**-Rätsels.

Die Kapitulationsurkunde enthielt auch diese seltsame Schlussklausel: *"Oberleutnant Wermuth erklärt, dass sich das U-Boot **U-530**, aus dem die gesamte Besatzung jetzt ausgeschifft wurde, in einem sicheren Zustand befindet, dass der einzige Sprengstoff an Bord ein Torpedo-Sprengkopf ohne Zünder ist und dass sich kein Element oder Gerät an Bord befindet, das das Boot versenken oder ganz oder teilweise beschädigen könnte."*



Das Gesicht des echten OTTO WERMUTH ist auf einem argentinischen Polizeiausweis zu sehen. Dieser Mann wurde am 28. Juli 1920 in Aalen, Württemberg, geboren und war somit zum Zeitpunkt der Ereignisse fünfundzwanzig Jahre alt. Er hatte sehr dunkles Haar und war 1,80 m groß. Auf seiner Uniform ist das Frontabzeichen *[muss richtig heißen: U-Boot Kriegsabzeichen]* und darüber das Eiserne Kreuz Erster Klasse zu sehen. Es ist wichtig anzumerken, dass er ***die U-Boot-Frontspange nicht über der linken Brusttasche trägt*** und auch nicht in den Listen aufgeführt ist, dass er sie jemals erhalten hat.



Wenn wir uns das Foto (links) ansehen, das am 10. Juli 1945 aufgenommen wurden, als **U-530** in Mal del Plata einlief, ist der Kommandant von **U-530**, der angeblich "Otto Wermuth" hieß, das Boot nach Mal del Plata brachte und die Kapitulationsurkunde unterzeichnete, der nordisch aussehende Offizier mit dem schwarzen Rollkragenpullover, ***und der die U-Boot-Frontspange trägt.***

11. Juli 1945
Kapitän Julio Cêsar Mallea, Kommandant des argentinischen U-Boot-Stützpunkts in Mar del Plata, sah zu, wie die nordische "Otto Wermuth" am 10. Juli **U-530** an den U-Boot-Kai brachte und nahm von diesem großen, blonden Offizier die Kapitulationsurkunde für Boot, Inhalt und Besatzung entgegen. Für Mallea war dieser Mann Otto Wermuth.

Kapitän Mallea arrangierte eine Unterbringung für den nordischen "Otto Wermuth" und seine vier Offiziere an Bord des Küstenwachenschiffs **BELGRANO** und traf sich dort am nächsten Tag, dem 11. Juli 1945, zum Mittagessen. Die Presse war ebenfalls anwesend und durfte Fotos machen und Fragen stellen. (Bericht von Salinas und deNapoli in Ultramar, 2006).

Als "Otto Wermuth" gefragt wurde, wo er sein Eisernes Kreuz (Erster Klasse) erhalten hatte, sagte er den Reportern der Zeitungen La Razón und Noticias Gráficas, dass es ihm als Offizier der Überwasserflotte verliehen worden war. (Der dunkelhäutige Otto Wermuth hatte nur zwei Monate auf einem Überwasserschiff gedient, nämlich an Bord des Zerstörers **Z-23**, das auf der Ostsee eingesetzt war). *[Laut ubootarchiv sogar nur einen Monat: März bis April 1941.]*

12. Juli 1945
"Ich war Flakoffizier bei einer örtlichen Küstenbatterie in Mar del Plata und ging zum U-Boot-Stützpunkt, um das U-Boot zu sehen und mit den Marinebehörden zu sprechen. Am 12. Juli durfte ich

an Bord des U-Boots gehen. Ein Teil der Besatzung war noch an Bord. Sie machten einen erschöpften und ausgehungerten Eindruck. Sie trugen ihre Haare und Bärte lang und ungepflegt. Ich sprach mit dem Kommandanten, Otto Wermuth, der gut Englisch und Französisch sprach. Er war auf dem Schiff ***BELGRANO*** *der Küstenwache untergebracht; seine Mannschaft lebte in Zelten auf einem Fußballplatz, während sie sich von Skorbut erholte. Stoppeln für einen blonden Bart bedeckten sein Kinn und er hoffte, dass ihm ein feiner, länglicher blonder Schnurrbart wachsen würde."*


F. 161

Otto Wermuth

Neg. fotog. Nº 1.099

Nº Secc. 1.110

Fotografía tomada el mes de 12 de Julio de 1945

SECCION ORDEN SOCIAL

Nº

Domicilio Nº

Estatura 1,78 ctms.

Cuerpo Normal.-

Color del cutis Blanco.-

Color del cabello Castaño.-

Color de la barba Afeitada.-

Labios Medianos.-

Orejas Medianas.-

Individual dactiloscópica E 3333 - I 22

Instrucción Bachiller.-

Aspecto social en la vida ordinaria Bueno.-

SEÑAS PARTICULARES

Das schreibt Oberst Rómulo Horatio Bustos in dem Artikel Yo fui testigo *[Ich war Zeuge]* in der Zeitung La Nación vom 23. März 2008.

Aus dem Ausweis, der dem echten Otto Wermuth ausgestellt wurde, geht hervor, dass er an diesem 12. Juli 300 Meilen von Mar del Plata entfernt im Polizeipräsidium in Buenos Aires ermittelt, fotografiert und mit Fingerabdrücken versehen wurde.

Er hatte weder den Ansatz eines blonden Bartes noch einen feinen, länglichen blonden Schnurrbart und niemand würde ihn für einen Nordländer halten.

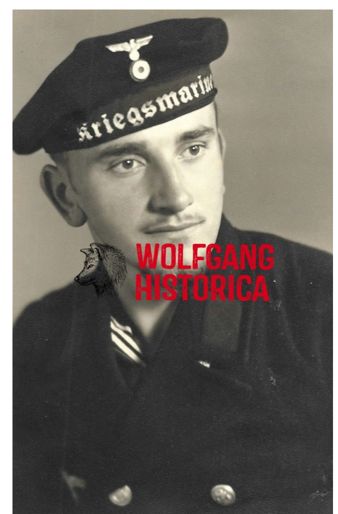
ANMERKUNG: Wir stellen die beiden Fotos oben wiederholt zu deinem Vergleich zur Verfügung. Du kannst deine eigene Entscheidung treffen. Beachte, dass der Offizier auf dem zweiten Foto die U-Boot-Frontspange trägt.

13. Juli 1945
Das argentinische Marineverhör von Oberleutnant zur See Otto Wermuth, seinen vier Offizieren und vier Unteroffizieren begann am 13. Juli im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata. Beobachter der US-Marine waren zwar anwesend, aber nur als Zuschauer.

Der dunkelhäutige Otto Wermuth stellte sich nun als Kommandant von **U-530** vor. Da das Boot am 10. Juli ohne Logbuch, Seekarten oder andere Unterlagen unter dem tatsächlichen Kommando eines Hochstaplers angekommen war, der die Kapitulationsurkunde unterschrieben hatte, und das einzige Ausweismittel des echten Otto Wermuth ein am Vortag von der argentinischen Bundespolizei ausgestellter Ausweis war, waren die Mitglieder des Vernehmungsausschusses verständlicherweise nicht glücklich über ihn.

Dieser Teil stammt aus dem US Navy Report über das Verhör der Gefangenen von **U-530** Kapituliert in Mar del Plata vom 10. Juli 1945 unter dem Punkt *"US Naval Attaché Buenos Aires Beobachtung des argentinischen Marineverhörs der Gefangenen von U-530 Kapituliert in Mar del Plata; Verhör von Oberleutnant Otto Wermuth".*

"Er hat keinerlei Ausweispapiere, die seine Aussage stützen, dass er tatsächlich das Kommando über das U-Boot hatte. Auf die Frage, ob er dies belegen könne, erinnerte er sich nach langem Nachdenken daran, dass einer seiner Matrosen während der Fahrt ein Mädchen in Kiel per Vollmacht und Funk geheiratet hatte und dass er als Kommandant des U-Boots die Heiratsurkunde unterzeichnet hatte."



Original Studioporträt von Joachim Krätzig, der auf dem U-530 diente.

Dieses Dokument von Joachim Krätzig reichte aus, um das Tribunal zu überzeugen. Der nordische "Otto Wermuth" verschwand, ohne jemals wieder identifiziert zu werden oder von ihm zu hören..., aber irgendjemand

muss ihn doch identifizieren können. Es gab nur etwa fünfzig Inhaber der silbernen U-Boot-Frontspange. *[Er hatte die Bronzene. Laut Lexikon der Wehrmacht sind es 464 mit Bronze und 196 mit Silber. Ob die Zahlen stimmen? In einem Militaria-Forum steht folgendes: „Abgeschriebene unhaltbare*

U-Boots-Frontspange in Silber
U boat clasp in Silver
In the database: 89
Issued:196

U-Boots-Frontspange in Bronze
U boat clasp in Bronze
In the database: 178
Issued:464

Zahlen, die ein gewisser Hr. Struemer vor einigen Jahren mal in die Welt gesetzt hat und die seiner Phantasie entsprangen." Bei Traces of War sind 178 in Bronze und 89 in Silber in der Datenbank.]

ANMERKUNG: Eine U-Boot-Frontspange - die erste ist in Bronze und da die U-Boot-Frontspange so spät im Krieg eingeführt wurde, wurden nur eine Handvoll in Silber verliehen und es gab keine in Gold. Wer kann uns eine Liste von Silber U-Boot-Frontspangenträgern schicken? PIZZARRO - wir wetten, du kannst viel dazu beitragen.

Was war der Zweck dieses Kommandantenwechsels? Warum hat der US-Marineattaché in Buenos Aires eine Passage in seiner Übersetzung des argentinischen Verhörberichts gefälscht?

TEIL ZWEI - Die Horror-Reise

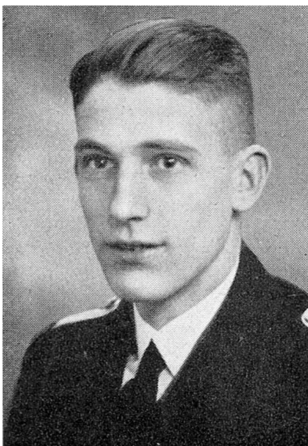


Die Geschichte von **U-530** ist von Täuschungen durchzogen. **U-530** und **U-853** arbeiteten im April 1945 für eine kurze Zeit in der Nähe der US-Ostküste zusammen. Die KTBs (Kriegslogbücher [Kriegstagebuch]) bleiben fast siebzig Jahre nach den hier geschilderten Ereignissen in argentinischen bzw. alliierten Archiven streng geheim.

Operation Regentröpfchen

Am 18. Juni 1944 setzte Martin Bormann in Straßburg eine Reihe von Maßnahmen in Gang, um die geheimen Rüstungstechnologien und den Reichtum Deutschlands in sichere Häfen im Ausland zu bringen, um das Potenzial des Dritten Reichs im Exil zu entwickeln. Die Operation trug den Codenamen "Regentröpfen" und ihr Hauptziel war Argentinien.
Eines der bei dieser Operation eingesetzten U-Boote war **U-530** unter dem Kommando von Oberleutnant Otto Wermuth.

Die Beteiligung von U-853


Helmut Frömsdorf, Oberleutnant zur See

Im Juli 1944, als die 10. U-Bootflottille in Lorient aufgelöst wurde, übertrug Flottillenchef Günther Kuhnke Oberleutnant Otto Wermuth vorübergehend das Kommando über das Boot vom Typ IX-C/40, **U-853**. Am 24. August übernahm Kuhnke selbst das Kommando über **U-853** und führte Ende September den Exodus von Lorient nach Flensburg an. Er behielt Wermuth als seinen Unteroffizier. Als Kuhnke in Flensburg die 33. Flottille übernahm, übergab er das Kommando über **U-853** an Oberleutnant Helmuth Frömsdorf. **U-853** verließ Flensburg Anfang Februar und fuhr am 23. Februar von Stavanger, Norwegen, in Richtung US-Küste (1).

Es wird vermutet, dass **U-853** Juwelen und Devisen im Wert von Millionen von Dollar in versiegelten Stahlbehältern an Bord hatte.

Diese Annahme wird durch die Aussage von Hans Bergerdans *[der Name wird im Netz nicht gefunden]* bei den Nürnberger Prozessen gestützt, dass er persönlich *"... dafür bezahlt worden war, eine enorme Summe in US-Reiseschecks in leeren Patronenhülsen an Bord von* **U-853** *zu verstauen."* ***Dieses Boot hatte auch die aktive Komponente des unten erwähnten Todesstrahls an Bord.***



Die Offiziere und die Besatzung von U-853

ANMERKUNG: Dass sich große Mengen an Wertgegenständen an Bord von **U-853** befanden, wurde bereits in der Vergangenheit berichtet, was diesen Bericht von IVINHEIM bestätigt. Taucher tauchen manchmal zur **U-853**, aber wir wissen, dass es ein gefährlicher Tauchgang mit "schwarzem Wasser" ist, und sein Tauchkumpel tauchten dieses Boot vor einigen Jahren. Sie waren offenbar nicht richtig auf diesen Tauchgang vorbereitet und LARRY musste mit ansehen, wie sein Freund an diesem Tag starb.

Die Beteiligung von U-530



Konteradmiral Eberhard Godt

Anfang 1945 ernannte Kuhnke Otto Wermuth zum Kommandanten von **U-530**. Nach dem, was Otto Wermuth den Argentiniern erzählte, fuhr **U-530** nach dem Verlassen der Werften bei Einbruch der Dunkelheit am 19. Februar 1945 nach Norwegen und dann am 5. März 1945 von Oslo aus in US-Gewässer (2). Dies ist umstritten. Admiral Eberhard Godt, ehemaliger Leiter des Kieler Stützpunkts, erklärte, Wermuth habe Kiel am 3. März und nicht am 19. Februar in Richtung Norwegen verlassen. Seine Behauptung wurde von einem ehemaligen Kreuzerkommandanten, der das Auslaufen von **U-530** beobachtet hatte, und von Kurt Lange, dem ehemaligen Kommandanten von **U-530**, gegengezeichnet (3).

Wermuth sagte den Argentiniern, dass er auf direkten Befehl *"seines kommandierenden Offiziers in Berlin handelte und keiner U-Bootflottille angehörte"*.

Auch das war falsch. Die Befehlskette verlief von Dönitz in Bernau/Berlin zu Flottillenchef Kuhnke und von Kuhnke zu den Kommandanten von **U-853** und **U-530**.

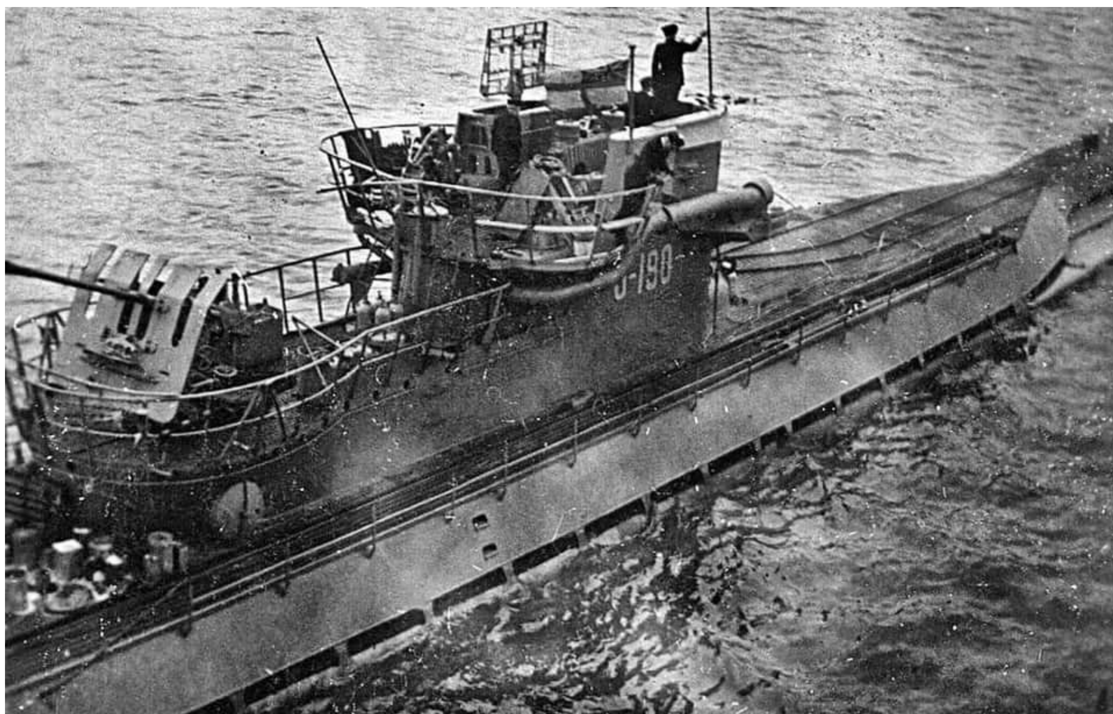
Diese beiden Boote sollten sich in der ersten Aprilwoche vor der Küste von New York treffen.

Die Treibstoffkapazität von **U-530** betrug 245 Tonnen, aber der Chefingenieur verschiffte 20 Tonnen zu wenig, *"um die Stabilität zu verbessern"*. Was das Boot instabil machte, wurde nicht angegeben, aber es ist interessant anzumerken, dass **U-977**, das einzige andere Boot, das an Argentinien übergeben wurde, beim Auslaufen 80 Tonnen Treibstoff geladen hatte, 50 Tonnen zu wenig - ebenfalls *"um die Stabilität zu verbessern"* und etwa 40 Tonnen schwere elektrische Maschinen und seltsame Antennen am Kai von Mar del Plata entladen hatte (4).

Während ein Boot vom Typ IX-C/40 normalerweise mit 22 Torpedos fuhr, nahm Wermuth für diesen Einsatz *"zum Angriff auf die Schifffahrt"* nur 14 mit (8 T-3 LUT und 6 T-5 FAT), wodurch viel freier Platz geschaffen wurde, der sonst von Torpedos belegt worden wäre. Die Gewichtseinsparungen durch weniger Treibstoff und Torpedos an Bord ermöglichten den Transport von schweren elektrischen Maschinen mit einem Gewicht von über 30 Tonnen.

ANMERKUNG: Der LUT-Torpedo (lagen-unabhängiger Torpedo) hatte einen voreingestellten Kreiselwinkel und Zick-Zack-Kurs. Der FAT-Torpedo (flächenabsucheder) hatte einen voreingestellten Kurs.

Wermuth sagte, dass seine einzige Verteidigungsbewaffnung zwei Zwillings-20mm und eine 37mm Flak auf Plattformen hinter der Brücke waren. Auch diese Aussage scheint falsch gewesen zu sein. Bis 1945 war es selten, dass ein U-Boot mit einer Deckskanone ausgestattet war. Bei seinem Verhör am 13. Juli erzählte Wermuth den Argentiniern, dass er von Deutschland aus losgefahren sei und sie an Land gelassen habe. Dies stand im Widerspruch zur Aussage des Hafenmeisters Kapitän Mallea, der der argentinischen Presse am 11. Juli berichtete, dass (der Ersatzmann) Otto Wermuth der Besatzung befohlen hatte, *"das 105-mm-Flakgeschütz ins Meer zu werfen"*. Die Besatzungsmitglieder von **U-530** beschreiben die Episode, bei der das 5 Tonnen schwere Deckgeschütz versenkt wurde, als eines der denkwürdigsten Ereignisse der Reise. Oberst Bustos, ein argentinischer Flakbatterieoffizier, der **U-530** am 12. Juli 1945 in Mar del Plata überflog, schrieb: *"Die Marinebehörden sagten mir, wie überrascht sie waren, dass das Deckgeschütz abgetakelt und auf See versenkt worden war (5)."*



U-190 (Typ IX C/40) nach der Übergabe; die Flak ist sehr gut zu sehen

Es ist also klar, dass trotz der Behauptungen von Wermuth irgendwann während der Fahrt ein Deckgeschütz auf dem Vorschiff war.

Der Todesstrahl

Heinz Schäfer, der Kommandant von **U-977**, gab in der ungekürzten Originalfassung seines Buches (6) an, dass ihm im April 1945 im Hauptquartier der Waffen-SS Fotos des Todesstrahls gezeigt wurden, vermutlich bevor er einen für den Transport nach Argentinien erhielt. Oberfunkmeister Wolfgang Hirschfeld beschrieb den Todesstrahl, der an Bord von **U-234** eingesetzt wurde, in seinem Buch (7).

Das aktive Element war mit dem Bordradar verbunden und eine Antenne, die mit der Radarantenne ausgerichtet war, sendete den Strahl aus. Alliierte Flugzeuge durften sich **U-234** nicht näher als 3 Kilometer nähern, wenn der Strahl in Betrieb war, und mussten sofort abdrehen und fliehen, wenn sie es entdeckt hatten. In der ursprünglichen Version seines Buches gab Hirschfeld fälschlicherweise an, dass **U-234** während der Durchfahrt durch das Kattegat von drei Booten des Typs XXIII eskortiert worden war. In der aktualisierten Version (8) wurde darauf hingewiesen, dass die Eskorte von **U-1107**, **U-516** und **U-1274** gebildet wurde. Jedes dieser drei Boote, das nur zehn Knoten fahren konnte, trug die schwere elektrische Ausrüstung für den Todesstrahl. Der Todesstrahl benötigte also ein Boot, um die schwere Ausrüstung zu transportieren, und ein zweites Boot, um den Strahl zu bedienen. Wie aus den beiden genannten Beispielen hervorgeht, konnte das zweite Boot beim Betrieb des Strahls, der immer an der Oberfläche stattfand, nur schwer gesehen werden.

Anmerkung des Übersetzers: *Diese Interpretationen sind aber von Geoffrey Brooks nicht von Hirschfeld. Er arbeitete aber eng mit ihm zusammen und konnte sich einige Dinge zusammenreimen. In seinem Vorwort stehen jedenfalls bemerkenswerte Aussagen:*
Es war 1985, als ich ihn zum ersten Mal mit dem Angebot kontaktierte, gemeinsam an der englischsprachigen Version seiner veröffentlichten Tagebücher Feindfahrten (Paul Neff Verlag, Wien, 1982) zu arbeiten. Nach seinem Einverständnis erhielt ich zusätzliches unveröffentlichtes Material, insgesamt etwa hundert getippte Seiten, die ich nach eigenem Ermessen in das Manuskript einfügen sollte. Während der Zusammenstellung der Übersetzung und der Anordnung des Materials musste ich Hirschfeld häufig konsultieren, um Fragen zu klären. Was immer ich über U-109 fragte, wurde mir umgehend beantwortet, **aber fast alles, was ich über U-234 wissen wollte, musste Hirschfeld an eine "Autorität" weiterleiten, bevor ich eine - nicht immer zufriedenstellende - Antwort erhielt.** Auf diese Weise wurde mir bewusst, **dass es im modernen Deutschland immer noch eine strenge Militärdisziplin gibt, die gegenüber allen ehemaligen Angehörigen der deutschen Streitkräfte aus der Hitlerzeit durchgesetzt wird und deren Hauptziel es ist, bestimmte Geheimnisse zu schützen. Dementsprechend verstand ich Hirschfelds wirkliche Ängste, als er mir anvertraute, dass er vorsichtig sein musste, was er über das U-Boot U-234 sagte.**
Möglicherweise handelt es sich aber hier um die alliierte Kontrolle und er interpretiert das falsch.

Anmerkung des Übersetzers: *Den Abschnitt aus dem Anhang das Kattegat betreffend füge ich auch mit ein.*
3. Die geheimnisvolle Durchquerung des Kattegats durch U-234
Die bei weitem interessanteste Ausrüstung an Bord von **U-234** und ihre Auswirkungen sind von den Forschern unbemerkt geblieben. Von allen Fragen, die ich an ihn richtete, war es die Passage von **U-234** durch das Kattegat (Seite 201-202), die Hirschfeld am meisten Unbehagen bereitete, zu antworten.
Hirschfeld erklärte, dass **U-234** am frühen Morgen des 26. März 1945 die Strander Bucht vor Kiel in Begleitung von Begleitschiffen, darunter "*drei neue U-Boote vom Typ XXIII*", verließ. Der Konvoi aus vier U-Booten sollte "*versuchen, den Spießrutenlauf von Kiel nach Norwegen zu machen*".

Diese Behauptung war unwahr. Hirschfeld gibt zu, dass er während der Überfahrt mehrmals auf dem Kommandoturm war und daher die anderen U-Boote des Konvois gesehen haben muss. Bei den drei Booten handelte es sich um das Typ VIIc **U-1107** (Kptlt Parduhn), Typ IXc **U-516** (Obit Petran) und Typ VIIc/41 **U-1274** (Obit Fitting). Seltsamerweise konnte mindestens einer dieser drei Begleiter nur zehn Knoten fahren, so dass **U-234** gezwungen war, mit derselben Geschwindigkeit weiterzufahren.
In der Zeit, in der dieser kleine Konvoi auf dem Weg nach Norwegen war, kam es zu einer Reihe mysteriöser Zwischenfälle mit RAF-Flugzeugen, nachdem das "Reserve-Radargerät" an Bord von **U-234** eingeschaltet worden war. Wenn sich von nun an feindliche Flugzeuge bis auf 3.300 Meter an **U-234** heran näherten, um es anzugreifen, kamen sie auf "unerklärliche" Weise vom Anflugkurs ab, drehten ab und verließen das Gebiet. Das passierte oft genug und immer im Umkreis von 3.300 Metern um das Boot, so dass Hirschfeld bemerkte, dass das kein Zufall sein konnte.
Beim ersten Vorfall am 27. März gegen 1500 Uhr überflogen feindliche Flugzeuge die vier U-Boote, ohne sie zu sehen. Das war der Vorfall, bei dem die Flakbesatzungen den Befehl von Kptlt Fehler, das Feuer zu eröffnen, ignorierten. Ich sagte zu Hirschfeld, dass es zwei mögliche Erklärungen gab. Entweder gab es eine Vereinbarung mit den Briten, dass diese vier U-Boote auf ihrer Fahrt von Kiel nach Norwegen nicht angegriffen werden durften. Das erschien mir nicht sehr wahrscheinlich, denn Fehler hatte das Feuer auf die überfliegenden Flugzeuge eröffnen wollen. Hirschfeld entgegnete, dass es seines Wissens nach nie ein Abkommen mit den Briten gegeben habe, das deutschen U-Booten irgendwo sicheres Geleit gewährte. **Die alternative Lösung war eine Art immaterielles Schutzfeld, das nur Hitlers Wissenschaftlern bekannt war und in dem sich die vier U-Boote auf ihrem Weg nach Norwegen verstecken konnten.** Hirschfelds einzige Antwort auf diesen Vorschlag war die außergewöhnliche Information, dass die Geschützbesatzungen dem Befehl des Passagiers Kptlt Heinrich Hellendorn, dem Spezialisten für Marineflak, unterstellt waren und die Befehle des Kommandanten, Kptlt Heinrich Fehler, ignorieren mussten. **U-234** hatte also einen Kommandanten des Bootes und einen Kommandanten der Flak, und beide waren nur sich selbst gegenüber verantwortlich. ***Während der gesamten Überfahrt von Kiel nach Norwegen und oft mitten in den Kämpfen, haben U-234 und die anderen drei U-Boote nie einen Schuss abgefeuert, und niemand hat je auf sie geschossen.***

U-853 Mysterien

Irgendwann Mitte April 1945 trafen **U-530** und **U-853** in der Nähe der US-Ostküste aufeinander. Am Mittag des 23. April 1945 nahm die 256-Tonnen-Korvette **USS EAGLE 56** etwa drei Meilen vor der Küste in der Casco Bay in Neuengland nahe der Stadt Portland an einer U-Boot-Übung teil. Die Korvette schleppte ein Ziel, das wie ein U-Boot aussah, damit die Jäger der US Navy üben konnten, indem sie es mit Mehlsäcken bombardierten. Um 1213 Uhr sprengte eine Explosion das Vorschiff der Korvette, die daraufhin sehr schnell sank.

Die Marineflugzeuge sahen den Vorfall, aber nicht das U-Boot, und innerhalb von etwa fünfzehn Minuten trafen zwei US-Kriegsschiffe ein, um die dreizehn Überlebenden aufzufischen. Die **USS SELFRIDGE** führte einen Wasserbombenangriff auf einen getauchten Kontakt durch, der vom Sonar erfasst wurde, aber entkam. Zwei der Überlebenden gaben an, dass sie, während sie im Wasser waren, den Kommandoturm eines 400 Meter entfernten U-Boots sahen, und einer der Männer, John Breeze, berichtete, dass auf dem Kommandoturm ein rotes Pferd auf einem gelben Schild gemalt war. Dies war das Emblem von **U-853**.



Zwölf Tage später, kurz nach Mitternacht am 6. Mai 1945 in der Nähe von Rhode Island, entdeckte eine Jäger-Killer-Truppe ein getauchtes U-Boot und zerstörte es. Navy-Taucher von der **USS PINGUIN** gingen noch am selben Tag in das Wrack, bargen das Logbuch von **U-853** und nun

wusste die US Navy, dass **U-853** für die Versenkung der Korvette **USS EAGLE 56** verantwortlich war.

ANMERKUNG: Das letzte Schiff, das in amerikanischen Gewässern versenkt wurde, war der alte Kohlenförderer **BLACK POINT**, und es war **U-853**, das ihn versenkte, aber das Rätsel bleibt bestehen - warum sollte ein U-Boot ein so wertloses Ziel wie ein Kohleschiff versenken, und schlimmer noch, warum sollte es sich in einem Wasser aufhalten, das für sichere U-Boot-Operationen zu flach ist? Warum steuerte es nicht die offene See an, wo es über Manövrierraum verfügte, anstatt in seichtem Wasser in der Nähe des größten U-Boot-Stützpunkts der US Navy herumzuhängen?

Warum erklärte die US Navy später im Jahr, dass die Ursache für den Untergang der **EAGLE 56** eine "Kesselexplosion" und kein Torpedotreffer gewesen sei? Vielleicht hat ein ganz ähnlicher Untergang "später im Jahr" unter mysteriösen Umständen, der am besten Tag des Jahres stattfand, um den Vereinigten Staaten etwas klarzumachen, den Ausschlag gegeben.

Genau wie die **EAGLE 56** hatte der brasilianische Kreuzer **BAHIA** am Morgen des 4. Juli 1945 um 9 Uhr am Äquator vor Natal, Brasilien, ein Ziel für Flugabwehrübungen geschleppt, als es zu einer Explosion kam, die den Rumpf wegsprengte und den Kreuzer sehr schnell sinken ließ.

Der US-amerikanisch-brasilianische Untersuchungsausschuss ließ die Augenzeugenaussagen von zehn Überlebenden außer Acht. Diese wollten aussagen, dass sie ein U-Boot sahen, das *"plötzlich zwei Meilen vor der Steuerbordseite aufgetaucht war, wo eine Sekunde zuvor noch nichts war"*. Diese Art von Aussage ist als Beweismittel natürlich unzulässig und so zog der Untersuchungsausschuss die Aussage des einzigen überlebenden Offiziers, Leutnant Torres, vor, der sich zu allen wichtigen Zeiten im Maschinenraum aufgehalten und nichts gesehen hatte. Man kam zu dem Schluss, dass eine bordeigene Oerlikon versehentlich auf die Wasserbomben auf dem Vorschiff abgefeuert worden war, die dann explodierten. Da Wasserbomben so konstruiert sind, dass so etwas nicht passieren kann, sind die brasilianischen Admiräle bis heute skeptisch gegenüber diesem Urteil.



Die US-Marine kennt die Wahrheit über diese beiden ähnlichen Versenkungen und hält sie aus ihren eigenen Gründen streng geheim. Erst nach der Veröffentlichung des Artikels von Albert Baime in MAXIM, Mai 2002, S. 148 mit dem bemerkenswerten Titel *"In Untiefen - ein verrückter U-Boot-Kommandant, ein Plan, New York dem Erdboden gleichzumachen, ein Strand voller Blut amerikanischer Matrosen"* erkannte die US Navy plötzlich, dass die **USS EAGLE 56** von einem U-Boot versenkt worden war und verlieh der Besatzung fast fünfzig Jahre später ein Purple Heart.

ANMERKUNG: Warum die US Navy nach dem Krieg jahrzehntelang an der Erklärung mit der Kesselexplosion festhielt, darüber kann man nur spekulieren, aber es war der Anwalt PAUL LAWTON, der sich weigerte, diese falsche Geschichte auf sich beruhen zu lassen, und nach einer unglaublichen Menge an Arbeit überzeugte PAUL die US Navy, dass es tatsächlich **U-853** war, das die **EAGLE 56** versenkt hat. Die Navy korrigierte die historischen Aufzeichnungen und - was noch wichtiger ist - die Männer erhielten endlich die Medaillen, die sie verdient hatten, sowie die Zuwendungen, die ihnen schon viele Jahrzehnte früher hätten zustehen sollen.

Im April 1945 hatten sich **U-853** und **U-530** getroffen, um den Todesstrahl zu testen. Die unglückliche **USS EAGLE 56** wurde ihr Opfer. Anschließend wurden die Wertsachen von Frömsdorfs Boot (**U-853**) zu Wermuths Boot (**U-530**) gebracht, während die Flak auf der Heckplattform und das Deckgeschütz mit Flakmunition auf dem Vorschiff die Operation

schützten. Dieses Treffen erklärt auch, wie **U-530** mit fast vollen Proviantkammern vor Mar del Plata ankam, obwohl es in Kiel nur genug für siebzehn Wochen geladen hatte. Den Rest müssen wir uns vorstellen. Frömsdorf, der das aktive Element des Todesstrahls zu Versuchszwecken an Bord hatte und es benutzte, um die **USS EAGLE 56** zu versenken, indem er ihren Kessel *"in die Luft sprengte"*, übergab es an **U-530**, um es zusammen mit Bargeld und Wertsachen im Wert von Millionen Dollar ins Dritte Reich im Exil nach Argentinien zu bringen ... und sie trennten sich.
[Das sind alles Spekulationen...]

Fußnoten zu diesem Teil des IVINHEIM-Berichts:
1. Salinas & De Napoli, Ultramar Sur 2002p 237-239;
2. Deklassierter Bericht der US Navy, Bericht über die Verhöre der Gefangenen, die am 10. Juli 1945 in Mar del Plata kapitulierten, US-Marineattaché Buenos Aires, Beobachtung des argentinischen Marineverhörs von Oblt. Otto Wermuth;
3. Mitteilung der Associated Press (AP), Kiel, 20. Juli 1945;
4. Heinz Schäfer, El Secreto del U-977 Hisma, Buenos Aires 2006 S191. Dieses Buch ist eine Übersetzung der deutschsprachigen Originalausgabe, die 1949 in Argentinien unter dem Titel Geheimnis um U-977 veröffentlicht und dann schnell aus dem Verkehr gezogen wurde;
5. Oberst (a.D.) Romulo Horacio Bustos, Yo ful testigo, La Nacion, März 2008;
6. Heinz Schäfer;
7. Hirschfeld/Brooks, Hirschfeld, the story of a U-Boat NCO, Pen & Sword/USNIP 1997, S. 201-202. Bericht über die Durchfahrt von U-234 durch das Kattegat am 27. und 28. März 1945
8. Hirschfeld/Brooks, Hirschfeld, Frontline Books Nachdruck 2011 im Anhang S. 228

TEIL DREI - Die Funklochzone; U-530

Nachdem man sich von **U-853** getrennt hatte, erhielt WERMUTH offenbar den Befehl, vor New York zu operieren. **U-530** hatte zwei Kurzwellenempfänger an Bord: einen Allfrequenz- und einen Radionempfänger. WERMUTH vermutete, dass einer der Kurzwellenempfänger beschädigt sein könnte, aber die anderen waren in gutem Zustand. Während er sich in seinem Einsatzgebiet aufhielt, sollte er sich an die Vorschriften halten und außer den täglichen Wetterberichten nichts senden. Seinen letzten Kontakt mit Berlin hatte er am 26. April, aber Ende April geriet er in eine mysteriöse "Funklochzone", in der nicht einmal die Küstenfunkstellen zu hören waren, und das Boot blieb "bis zum 8. oder 10. Mai" in völliger Funkstille.

U-530: Zehn Tage in der totalen Funkstille

Irgendwann vor dem 4. Mai 1945 befand sich **U-530** in US-Hoheitsgewässern, wo WERMUTH *"allen Besatzungsmitgliedern erlaubte, New York durch das Periskop zu sehen. Sie sahen sehr deutlich Wolkenkratzer, Züge und Autos sowie die Luftschiffe der Küstenverteidigung über sich (1)."* Bei all diesen Besichtigungen gab es nie die Befürchtung, dass das Periskop von den Luftschiffen über der Stadt entdeckt werden könnte, deren einziger Zweck es war, die Küstengewässer nach U-Boot-Periskopen abzusuchen. Eine Zuversicht, dass das Boot nicht gesehen werden konnte, wenn der Strahl in Betrieb war?



FuMB 9 Wanze
Ortungs- und Funkgeräte an Bord des deutschen U-Boots U-505, unmittelbar nachdem es am 4. Juni 1944 von der US Navy gekapert wurde. Beachte den kleinen elektrischen Ventilator rechts.

Der LUT-Torpedo war fast unfehlbar. Er fuhr Schleifen beiderseits eines mittleren Kurses und hatte außerdem ein akustisches Leitsystem. Der FAT verfügte nicht über letzteres, war aber im Allgemeinen sehr effektiv. Am 4. Mai berichtete WERMUTH, dass **U-530** einen Konvoi von bis zu zwanzig Schiffen im Nebel angriff. Ein LUT blieb im Rohr stecken, die anderen hatten keine Wirkung. Am 6. Mai feuerte **U-530** zwei LUTs ab, die keine Wirkung gegen einen großen Konvoi hatten. Dann verfehlte eine LUT einen Tanker und ein FAT war ein Irrläufer. Am 7. Mai hatten

zwei FATs keine Wirkung auf einen anderen großen Konvoi. Kein Konvoi meldete, dass er in dieser Zeit von einem U-Boot angegriffen wurde.

Zu diesem Zeitpunkt warf WERMUTH die fünf verbliebenen Torpedos über Bord, weil sie *"in einem Zustand waren, in dem sie explodieren könnten"*. Er gab nicht an, in welchem Zustand sie sich befanden. ***Eine vernünftige Theorie*** für den Totalausfall des Funkgeräts von **U-530** und die Torpedoausfälle ist, dass der Todesstrahl eine elektromagnetische Basis hatte und ein technisches Problem die elektrischen Systeme des Funkgeräts und der Torpedos an Bord von **U-530** lahmlegte.



Der Funkraum von U 124 (Typ IX B) - eine Aufnahme vom März 1941. Was sonst "verbotener Bereich" war - hier gestattet die Aufnahme einen Blick in diesen. Gut zu erkennen ist ein Teil der zahlreichen Sende- und Empfangsgeräte, oben links Kopfhörer, ähnlich jenen für die Horchanlage (der Bordfunker übte auch diese Funktion aus!), Vorn links die Schlüsselmaschine "Enigma", ein streng gehütetes Geheimnis. Mittels dieses Gerätes wurden ein- und ausgehende Funksprüche ent- bzw. verschlüsselt; hierzu dienten die gut sichtbaren, täglich zu wechselnden Walzen in dem Gerät. Entwickelt worden war die "Enigma" 1923. in der Folgezeit wurde sie laufend verbessert. Trotz aller Geheimhaltung gelang es 1928 den Polen, hinter das Geheimnis zu kommen und das Gerät nachzubauen.
1939 gaben sie ihr Wissen an die Briten weiter, denen es ab Ende desselben Jahres gelang, in den deutschen Schlüssel einzubrechen, ohne daß dies deutscherseits erkannt wurde. Dadurch wurden die Briten und ihre Alliierten in die Lage versetzt, frühzeitig über viele geplanten oder anlaufenden deutschen Operationen unterrichtet zu sein und Gegenmaßnahmen zu treffen.

Notfallmaßnahmen an Bord von U-530

Sobald WERMUTH einen Defekt vermutete, musste er schnell handeln. Wenn das Problem in Verbindung mit den Torpedosprengköpfen in einen Zustand geriet, in dem sie explodieren konnten, mussten Deckgeschütze, Torpedos, Flak, alle Munition, das Todesstrahlgerät von **U-853** ... alles, was auch nur eine Restspur aufweisen könnte, sofort über Bord geworfen werden. Die gesamte äußere Struktur des Bootes musste wiederholt mit dem giftigen, ätzenden Reinigungsmittel geschrubbt werden, das zweifellos zu diesem Zweck an Bord mitgeführt wurde. Schließlich würde WERMUTH nicht wollen, dass sein Boot durch eine mysteriöse "Kesselexplosion" versenkt wird. Die Tatsache, dass der Turm und die Decks gespalten und rissig waren, was offenbar auf Korrosion zurückzuführen war, und dass die Deckshülle Schauplatz eines großen Brandes gewesen war, wurde weithin berichtet, als **U-530** in Mal del Plata ankam, aber

die Ursachen werden in den Vernehmungsunterlagen nie erwähnt. Es gibt keine echte Besatzungsliste für die letzte Reise von **U-530**. Möglicherweise gab es einen Austausch von Besatzungsmitgliedern mit **U-853**, um den Todesstrahl zu begleiten, und die fiktiven Namen der **U-530**-Besatzung sollten die Identitäten verschleiern.

Auf dem Weg nach Süden nach Argentinien

Nachdem der Funkkontakt mit der Außenwelt am 8. oder 10. Mai wiederhergestellt war, steuerte **U-530** die Gewässer 1.000 Seemeilen östlich von Puerto Rico an. Hier liegen die Sargassosee und die Doldrums mit wenig Wind und Wellengang, ideal für die Arbeit, das Boot mit ätzendem Reinigungsmittel abzuschrubben, kontaminierte Materialien zu verbrennen und Vorräte für die Fahrt nach Argentinien zu sammeln. WERMUTH nahm dann Kurs nach Süden, überquerte den Äquator am 16. Juni 1945 und hielt eine langsame Geschwindigkeit bis 20° Süd; die Männer hatten keine Nahrung, weil die Störung den Proviant vergiftet hatte.

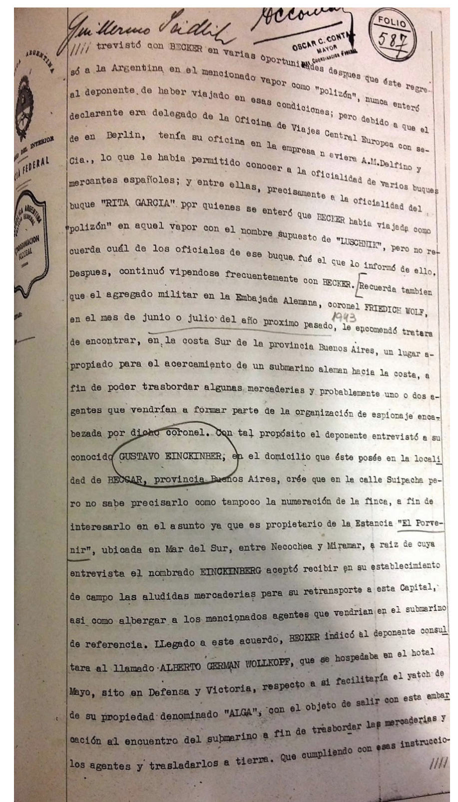
WERMUTH erzählte den argentinischen Vernehmungsbeamten der Marine, dass er am 9. Juli 1945 um 0300 Uhr das Licht von Punta Mogades in Mar del Plata von 18 Meilen vor der Küste aus sah und die Küste hinunter nach Miramar fuhr, wo er am 9. Juli um 0600 Uhr ankam.

" Bei Einbruch der Dunkelheit am 9. Juli tauchte ich auf und fuhr in östlicher Richtung entlang der Küste zurück, wobei ich drei Meilen vor der Küste blieb, bis ich den U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata erreichte, wo ich bis in die frühen Morgenstunden trieb." (2)

Dem US-Marineattaché gefiel dieser Abstecher nach Miramar nicht und so fälschte er seine Übersetzung, sodass sie lautete: *" Wermuth erzählte den Argentiniern, dass er am 10. Juli um 3 Uhr das erste Mal den Leuchtturm von Mogades sichtete, darüber nachdachte, nach Miramar zu gehen, um sich zu ergeben, dann aber abtauchte und den Sonnenaufgang abwartete, um den Hafen von Mar del Plata zu beobachten." (3)*

Warum ging Wermuth nach Miramar?

Ende 1943 beauftragte Generalmajor Friedrich Wolf, Marineattaché an der deutschen Botschaft, Wilheld Seidlitz mit der Suche nach einem geeigneten Standort des Etappandienstes an der Atlantikküste der Provinz Buenos Aires, an dem deutsche U-Boote Agenten und Material für den Nachrichtendienst in Argentinien ausschiffen könnten. Seidlitz nahm Kontakt zu Gustav Eickenberg auf, einem deutsch-bolivianischen Zinnmagnaten, der eine Ranch in Mar del Sur besaß, die gute Möglichkeiten für die Ausschiffung von U-Booten bot. Die beste Stelle für die Ankunft eines U-Boots lag in gleicher Entfernung zwischen dem Leuchtturm von Miramar und Necochea, wo ein Pfad zu Eickenbergs Ranch hinaufführte. (4)

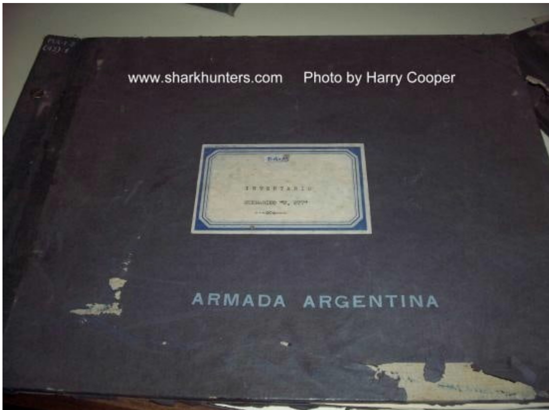

Guillermo Seidlitz
OSCAR C. CONT[A] MAYOR
FOLIO 587
//// trevistó con BECKER en varias oportunidades despues que éste regre-
só a la Argentina en el mencionado vapor como "polizón", nunca enteró
al deponente de haber viajado en esas condiciones; pero debido a que el
declarante era delegado de la Oficina de Viajes Central Europea con se-
de en Berlin, tenía su oficina en la empresa n eviera A.M.Delfino y
Cia., lo que le habia permitido conocer a la oficialidad de varios buques
mercantes españoles; y entre ellas, precisamente a la oficialidad del
buque "RITA GARCIA" por quienes se enteró que BECKER habia viajado como
"polizón" en aquel vapor con el nombre supuesto de "LUSCHNIK", pero no re-
cuerda cuál de los oficiales de ese buque fué el que lo informó de ello.
Despues, continuó viendose frecuentemente con BECKER. Recuerda tambien
que el agregado militar en la Embajada Alemana, coronel FRIEDICH WOLF,
en el mes de junio o julio del año proximo pasado, le encomendó tratara
de encontrar, en la costa Sur de la provincia Buenos Aires, un lugar a-
propiado para el acercamiento de un submarino aleman hacia la costa, a
fin de poder trasbordar algunas mercaderias y probablemente uno o dos a-
gentes que vendrían a formar parte de la organización de espionaje enca-
bezada por dicho coronel. Con tal propósito el deponente entrevistó a su
conocido GUSTAVO EINCKINBER, en el domicilio que éste posée en la locali
dad de BECCAR, provincia Buenos Aires, crée que en la calle Suipacha pe-
ro no sabe precisarlo como tampoco la numeración de la finca, a fin de
interesarlo en el asunto ya que es propietario de la Estancia "El Porve-
nir", ubicada en Mar del Sur, entre Necochea y Miramar, a raiz de cuya
entrevista el nombrado EINCKINBERG aceptó recibir en su establecimiento
de campo las aludidas mercaderias para su retransporte a esta Capital,
asi como albergar a los mencionados agentes que vendrian en el submarino
de referencia. Llegado a este acuerdo, BECKER indicó al deponente consul
tara al llamado ALBERTO GERMAN WOLLKOPF, que se hospedaba en el hotel
Mayo, sito en Defensa y Victoria, respecto a si facilitaría el yatch de
de su propiedad denominado "ALGA", con el objeto de salir con esta embar
cación al encuentro del submarino a fin de trasbordar las mercaderias y
los agentes y trasladarlos a tierra. Que cumpliendo con esas instruccio-
////

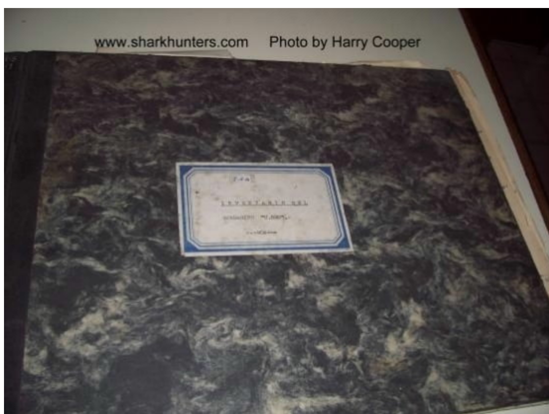
Seidlitz-Aussage

Das Ende der U-530-Reise

Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass die WERMUTH in Miramar von Bord ging. Hier wurden die Container mit Bargeld, Juwelen und Reiseschecks (5) ausgeladen und er nahm das Logbuch von **U-530**, die Seekarten und die Bücher für die Konferenz mit den deutschen Marineoffizieren des Etappendienstes mit. In Miramar nahm der große, blonde Betrüger seinen Namen an und ersetzte ihn für die letzte Etappe der Reise. Dieser erzählte den Argentiniern, dass er persönlich die Sabotage der Dieselmotoren

vor Mar del Plata angeordnet hatte, ohne einen Grund zu nennen. Die Argentinier stellten fest, dass sich keinerlei Dokumente an Bord von U-530 befanden, als das Boot aufgegeben wurde, und es wurde berichtet, dass man sie auf See versenkt hatte.





ANMERKUNG: Hier sind nur einige der Dokumente von **U-530** (und **U-977**). Die Kapitäne sagten, sie hätten ALLE Dokumente auf See über Bord geworfen, aber wie wir hier sehen, waren noch viele an Bord. Diese Fotos wurden von diesem Autor im U-Boot-Stützpunkt Mar del Plata im Jahr 2008 aufgenommen.

Der U-Boot-Offizier und Abwehr-Agent PETER HANSEN wurde 1947 von der argentinischen Marine nach Buenos Aires gebracht, um alle Dokumente zu übersetzen... die nicht an Bord der Boote waren.

Es wurde jedoch festgestellt (6), dass sie an Land gingen, bevor **U-530** in Mar del Plata einlief und schließlich in die Hände der argentinischen Marine gelangten, wenn auch stark zensiert.

*"**U-530** schien ein furchtbares Unglück überlebt zu haben. Der große rostige Rumpf, dessen Lack zerfetzt und abgeblättert war, stand in starkem Kontrast zu den schicken, stahlgrauen, kleinen argentinischen U-Booten am Stützpunkt. Das Deck war stark korrodiert und hatte ein großes Feuer erlitten. Der Kommandoturm hatte einen Riss und fiel auseinander... das Innere war mit Schimmel bedeckt."*

Oberst Bustos war entsetzt über den *"widerlichen, ekelerregenden Gestank im Inneren des Bootes, obwohl es drei Tage lang gelüftet worden war"*, über das "abgemagerte und erschöpfte Aussehen der Besatzung" und über die Tatsache, dass zum ersten Mal in der Geschichte der deutschen U-Boot-Armee ein U-Boot im Hafen ankam, dessen Vorratskammern fast voll waren, dessen Besatzung aber an Skorbut litt. Die am schlimmsten Betroffenen wurden *"auf eine Diät aus gekochten Kartoffeln und Zitronen gesetzt* (8)."

Fußnoten:

(1) Salinas und diNapoli, Ultramar Sur, S. 401: Helmut Kraft, Submarinos alemanes en laArgentina, Buenos Aires, 1998
(2) Salinas und diNapoli, a.a.O., S.424
(3) Siehe den freigegebenen US Navy Report, Report on Interrogation of Prisoners Surrendered at Mar del Plata on 10 July 1945, item US Naval Attaché Buenos Aires, Observation of Argentine Navy Interrogation of Prisoners from U-530 Interrogation of Oberleutnant Otto Wermuth.
(4) Ecos Diarios, Necochea 22.2.1944 zitiert in Jorge Camarasa, Puerto Seguro, Buenos Aires 2006, S. 63. Die Miramar-Zone war für die deutsche Marineplanung sehr wichtig und war mit der stillschweigenden Kooperation der Argentinier das Zentrum für eine große Ausschiffung von zwei U-Booten in der Nacht des 27. Juli 1945 zu einer anderen deutschen Ranch in der Nähe von Necochea, bekannt als Moromar.
(5) Diese heimlichen Lieferungen von U-Booten nach Argentinien waren im Laufe des Jahres 1945 keine Seltenheit. Siehe den Artikel des Deuxiéme Bureau-Agenten Alain Pujol in Le Figaro vom 1. September 1970 über Devisen, Platin, Gold und Diamanten im Wert von Millionen von Dollar, die am 7. Februar 1945 in San Clemente del Tuyú unter Mitwirkung namentlich genannter Argentinier auf höchster Ebene von einem U-Boot entladen wurden. Dieser spezielle Transfer wurde in einem Memorandum der Spionageabwehr Direcciôn de Coordinaciôn Federal an den argentinischen Marineminister bestätigt (Faksimile dieses Dokuments in Ladislas Farago Aftermath, Avon Books, New York 1974).
(6) Sharkhunters International
(7) Salinas und diNapoli, a.a.O., S.293
(8) Bustos, Yo ful testigo, a.a.O.

Anhang I

U-977 ... das andere "Gespenster"-Boot

PIZZARRO findet Dinge, die selbst normale "GEISTER"-Agenturen nicht finden können. Hier ist eine große Menge an Informationen, die in zufälliger Reihenfolge präsentiert werden.

Wir alle wissen, dass nach der deutschen Kapitulation zwei Boote im Südatlantik waren - na ja, drei, von denen wir wissen. Die beiden, die sich auf dem argentinischen Marinestützpunkt in Mar del Plata lange nach der deutschen Kapitulation ergaben: **U-530** kapitulierte Ende Juli 1945 und unsere PIZZARRO und MICHAEL IVINHEIM haben eine Menge über dieses Boot herausgefunden.

U-977 kapitulierte mehr als eine Woche nach **U-530** und abgesehen von dem Buch "U-Boot 977", das der Kapitän Heinz Schäffer, geschrieben hat, gibt es nur sehr wenig über dieses Boot, und wie wir von MICHAEL IVINHEIM erfahren haben, ist vieles in Schäffers Buch reine Fantasie; vor allem die Geschichte über die 66 Tage, die das Boot vollständig unter Wasser war, um Treibstoff zu sparen.

Jetzt haben wir noch mehr Informationen von PIZZARRO erhalten.

PIZZARRO erzählt es uns:
Ich habe weitere Informationen über **U-977** von befreundeten spanischen Agenturen erhalten. In diesen Dateien habe ich viele neue Informationen gefunden.

TEIL 1
An Bord von **U-977** befanden sich sechs Besatzungsmitglieder von **U-262** (Namen werden zurückgehalten), die zunächst am 15. April 1945 in Kiel und am 16. April 1945 von Kiel nach Frederikshaven, dann nach Dänemark und zum nächsten Hafen Horton in Norwegen ausliefen. Alle sechs Männer von **U-262** gingen an Bord von **U-977** und kapitulierten am 17. August 1945 in Argentinien.
Die sechs Besatzungsmitglieder von **U-262** hatten viele Kriegspatrouillen mit **U-262** im Jahr 1943 mit Kapitänleutnant und Ritterkreuzträger Heinz Franke; und im Jahr 1944 mit Oberleutnant zur See Helmut Wieduwilt drei Kriegspatrouillen und nach November auf **U-262** war Kapitänleutnant Heinz Laudahn; keine weiteren Kriegspatrouillen, da **U-262** ein Schulboot war.
Im April 1945 kamen diese sechs Besatzungsmitglieder von **U-262** zu **U-977**, Kapitänleutnant Schäffer. Alle sechs ehemaligen Besatzungsmitglieder von **U-262** erhielten das Eiserne Kreuz Zweiter und Erster Klasse sowie das U-Boot-Dienstabzeichen und die U-Boot-Frontspange.


Heinz Franke


Helmut Wieduwilt


Rudolf Meyer

TEIL 2
In den spanischen Akten las PIZZARRO den Bericht eines ehemaligen **U-977**-Funkers; er war nach dem Krieg 1950 in Spanien und er sagte in seinem Bericht an die spanische Agentur viel über **U-977**. Er erzählte mir, dass er in der Nacht vom 22. auf den 23. Juli 1945 kurzwellenähnliche Signale von deutschen U-Booten empfangen hat. In dieser Zeit passierte **U-977** die brasilianische Insel St. Paul. **U-977** passierte diese Insel in nur zwanzig Meilen Entfernung an Steuerbord und er erzählte mir, dass er in der Nacht vom 24. auf den 25. Juli die letzten Funkkurzwellen wie mit der "Handschrift" deutscher U-Boote empfing und Skipper Schäffer sagte, dass dies ***möglicherweise*** das Boot von Meyer (**U-1055**) nach Südamerika sei.

ANMERKUNG: In den offiziellen Unterlagen steht, dass **U-1055** am 30. April 1945 bei einem Wasserbombenangriff durch Flugzeuge der US Navy VPB.63 südwestlich von Ushant versenkt

wurde. Wenn man sich die Akte von **U-1107** ansieht, stellt man fest, dass **U-1107** am 30. April 1945 bei einem Wasserbombenangriff durch Flugzeuge der US Navy von VPB.63 südwestlich von Ushant versenkt wurde. Hier liegt offensichtlich ein Fehler in den Berichten vor, und wenn wir uns die Fakten ansehen, stellen wir fest, dass die beiden Boote nicht von denselben Flugzeugen am selben Ort und zum selben Zeitpunkt versenkt wurden. Sie haben **U-1107** versenkt, aber **U-1055** ist eines der Schiffe, deren endgültiges Schicksal unbekannt ist ... nun, es ist nicht mehr unbekannt.

TEIL 3
Der Funker erzählte, dass **U-977** zu dieser Zeit in der Nähe von St. Paul Rocks nur noch 38 Tonnen Öl (Dieselkraftstoff) und später in Argentinien am 17. August 1945 nur noch 5 Tonnen Öl hat, nicht mehr. Auf **U-977** befanden sich zehn Torpedos - vier neue T-5 Zaukönig-Torpedos und sechs LUT-Torpedos und alle mit den neuesten Zündern ausgerüstet.

TEIL 4
Der Funker in Spanien erzählte, er habe am 2. Mai 1945 in Norwegen auf **U-977** den Funkspruch empfangen, dass Hitler tot sei, gefallen in Berlin. Das war am Nachmittag des 2. Mai 1945 im norwegischen Hafen Kristiansand und alle Besatzungsmitglieder von **U-977** kamen an Deck. Auf dem Kommandoturm wurde die große Hakenkreuzflagge auf Halbmast gesetzt und alle Besatzungsmitglieder streckten die Arme zum letzten Salut mit Flaggengruß aus. In dieser Zeit war auf den Kommandotürmen vieler U-Boote eine weiß gemalte Parole "Lieber tot als Sklave".
Die letzte Flaggenzeremonie für Hitlers Tod hat er auf allen Booten und Schiffen in Kristiansand gesehen.

TEIL 5
Am Abend des 2. Mai 1945 um 22 Uhr beginnt **U-977** ihre letzte Kriegspatrouille mit dem Auftrag, an der Küste Englands mit Schnorchel und getaucht entlang der norwegischen Küste, Kurs Nord und später Kurs West Richtung England nach Raster anzugreifen.

In dieser Zeit meldet der LI (Technischer Offizier) namens XXXXX an Schäffer, dass er nur 89 Tonnen (Diesel) Öl und 3½ Tonnen Schwer-Schmieröl auf **U-977** hat und Lebensmittel für drei Monate. Dabei war das Foto von Hitler nicht mehr im Offiziersraum, nur noch das Foto von Dönitz.

Alle Besatzungsmitglieder denken, dass der Krieg noch nicht vorbei ist und von den norwegischen Stützpunkten aus neu beginnt. Zu dieser Zeit waren viele hundert U-Boote in Norwegen und auf See, und es gab auch viele Flugzeuge und etwa 1,6 Millionen deutsche Soldaten in Norwegen.

Kapitän Schäffer erzählte dem technischen Offizier XXXXX, dass er in Berlin war und in der Nähe von Berlin die neuesten Waffen gesehen hat und er glaubt, dass in den nächsten Wochen viele der neuesten Waffen in Norwegen für den letzten Kampf sein werden und der Krieg nicht zu Ende sein wird.

Anhang J

U-566 und mehr "Geisterzeug" ... auf dem Weg nach Argentinien



Wir haben von DON ANGEL ALCAZAR de VELASCO erfahren und später in vielerlei Hinsicht bestätigt bekommen, dass deutsche Frachtschiffe im Hafen von Vigo, Spanien, lagen, um U-Boote mit Nachschub zu versorgen, und dass U-Boote und andere Schiffe von dem kleinen Fischerdorf Villagarcia an der Küste von Vigo ausliefen.

Hier ist eine weitere E-Mail von PIZZARRO, die weitere Fragen beantwortet. PIZZARRO schickte noch nie zuvor gesehene Fotos von der Rettung der Besatzung von **U-566** durch ein spanisches Fischerboot und es gibt eine Geschichte dazu. Du wirst die Fotos sehen, wenn wir über **U-566** berichten.

Im KTB (Logbuch) von Dönitz steht nur eine kurze Anmerkung.

Am 24. Oktober 1943 meldet der spanische Marineattaché per Fernschreiben, dass **U-566** etwa in Höhe von CG 2839 von Flugzeugen versenkt wurde. Die gesamte Besatzung wurde von einem spanischen Fischtrawler (mit dem Namen **FINA** aus La Coruna) gerettet und nach Vigo gebracht, denn es geht um die Schiffbrüchigen, da **U-566** auf dem Weg ins Mittelmeer war.



U-566 auf dem Rückweg von einer früheren Feindfahrt. Man beachte den zertrümmerten hinteren Teil der Brücke.

Im späteren KTB von **U-566** können wir das genaue Raster lesen. Kapitän Hornkohl schrieb im letzten KTB von **U-566**: *"Flugzeugangriff im Raster CG 2834, Catalina-Flugzeug um 0127 Uhr am Morgen des 24. Oktober 1943".*

Der letzte Funkverkehr von **U-566** mit dem BdU lautete:
'Harte Bombentreffer, Raster CG 2834, kein Tauchen und keine Fahrt mehr.'



*Die Besatzung von **U-566** in Gummibooten auf dem Weg zum Fischerboot **FINA***

Welche Rolle spielt der Untergang von U-566 in dieser Geschichte?



*Die gerettete Besatzung von **U-566** an Bord der **FINA***



PIZZARRO fährt fort:
Das war 30 Seemeilen vor der spanischen Küste und Skipper Hornkohl versenkte sein **U-566**. Im letzten KTB-Eintrag lesen wir ... in Vigo hat sich Kapitän Hornkohl mit einem spanischen Marinekommandanten und mit dem deutschen Konsul und einem Offizier des deutschen Marineattachés in Madrid getroffen. Dieser Offizier war Fregattenkapitän Lorek. Nach dem Krieg ging Lorek mit seiner Familie nach Argentinien. *[Einen FKpt Lorek finde ich im Netz nicht.]*

Fregattenkapitän Lorek

PIZZARRO fährt fort, uns über diesen Offizier zu erzählen.
Er war ein sehr wichtiger Marineoffizier des Deutschen Reichs in Spanien von 1939 bis 1945. Er war ein Koordinationsoffizier für alle deutschen U-Boote, die in spanischen Häfen wie El Ferrol oder Cádiz, in der Bucht von Muros und in Vigo usw. mit Nachschub versorgt wurden. Versorgung mit Öl (Dieselkraftstoff), Torpedos, Lebensmitteln und mehr von deutschen Schiffen in spanischen Häfen.

Fregattenkapitän Lorek und seine Familie waren in Spanien und nach dem Krieg alle in Argentinien. Er war der wichtigste Offizier in Spanien für deutsche U-Boote, aber ich kann nicht viele Biografien auf Deutsch und nichts in Büchern finden.

Mehr über das 3. U-Boot im Südatlantik

PIZZARRO befragte den Funker von **U-977** und er erzählte mir, dass er Anfang Juli 1945 den Funkverkehr von einem anderen U-Boot auffing, das sich auf dem Weg von der brasilianischen Insel Fernando Noronha in den Südatlantik befand, aber er hatte den Codeschlüssel nicht. Er meldete dies seinem U-Boot-Kommandanten Schäfer und Schäfer sagte, dass es sich möglicherweise um ein anderes deutsches U-Boot handelt, das in Richtung Südamerika unterwegs ist. Schäfer sagte, ein Name käme in Frage: Meyer, aber er nannte nicht die U-Boot-Nummer!!!

Möglicherweise war der Name Oberleutnant zur See Rudolf Meyer. Er war 25 Jahre alt und Kapitän von **U-1055**, Typ VII/C. Meyer und **U-1055** waren im April auf seiner zweiten Patrouille im Nordatlantik und er wird vermisst - seit dem 23. April 1945 gibt es keinen Funk mehr.

Seine erste Patrouille von Dezember 1944 bis März 1945 dauerte 53 Tage. Seine zweite Patrouille begann mit der Abfahrt am 5. April 1945 vom U-Boot-Stützpunkt Bergen, Norwegen, zum Raster in der Nähe der englischen Küste und des Nordatlantiks und so ist es möglich, dass er auf seiner zweiten Patrouille ab April 1945 Nahrung für drei Monate oder mehr hatte und sein Schnorchelboot **U-1055** mit Öl (Dieselkraftstoff) gefüllt war. Nach dem Krieg lautete die erste Information 1947, dass **U-1055** am 30. April 1945 in der Biskaya westlich von Brest, Frankreich, auf der ungefähren Position 48° 00' N x 06° 30' W durch Wasserbomben von US Catalina-Flugzeugen versenkt wurde, aber das stimmte nicht!

Dieser Flugzeugangriff galt **U-1107** (Parduhn) und das war ein Tarnkappenboot und es war dieses Boot, das versenkt wurde, nicht **U-1055**. Nach der letzten Funkmeldung befand sich **U-1055** nicht westlich von Brest, so dass **U-1055** heute mit einer Besatzung von 49 sehr jungen Leuten vermisst wird.

Anhang K

U-880 ...Weiteres "Geisterboot" auf dem Weg nach Süden?

PIZZARRO erzählt uns weiter, dass **U-880** der neueste Typ IX-C/40 war und von Ende Dezember 1944 bis in den Januar 1945 hinein zwölf Tage lang in der Werft in Kiel war, um neue Ausrüstung für eine spezielle Kriegsoperation zu erhalten. Welche Container kamen auf **U-880**?

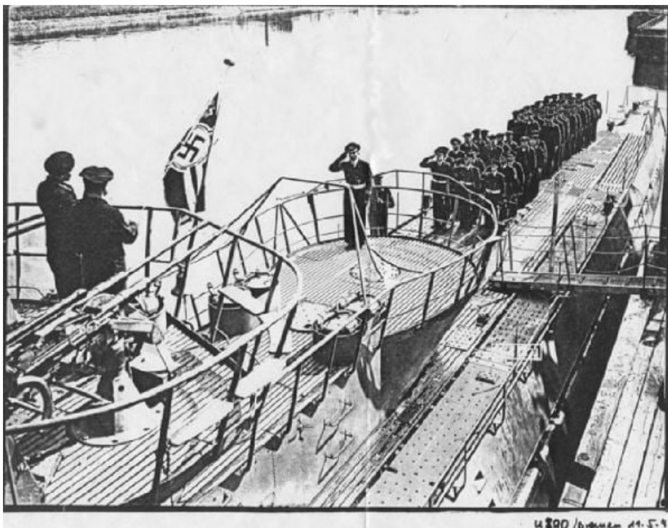
PIZZARRO - diese Antwort haben wir nicht; was wirst du uns sagen?

PIZZARRO stellt das Szenario auf, dass es keinen Sinn machte, dass besondere Passagiere an Bord des alten Bootes **U-518** gingen, das im April 1942 in Dienst gestellt wurde, und nicht an Bord des neuesten Bootes **U-880**, das im Mai 1944 in Dienst gestellt wurde. An Bord von **U-880** war ein Arzt (Doktor Rosenbach) und auch ein Sanitätsmaat Kurt Lasch, aber auf **U-518** ... kein Arzt und kein Sanitätsmaat.



***U-518** in Lorient im Jahr 1942*

U-518 hatte eine 56-köpfige Besatzung, die bei der Versenkung des Bootes verloren ging, aber **U-880** hatte eine kleinere Besatzung von 49 Mann, einschließlich des Arztes und des Sanitäters. **U-880** hatte ein starkes Offizierskontingent, darunter Kapitänleutnant Gerhard Schötzau (der Kapitän) und drei Offiziere im Rang eines Oberleutnants zur See - Uhde, Nieland und Flindhammer. Hinzu kamen der Arzt, der Sanitäter, zwei Männer im Rang eines Obersteuermanns, zwei Obermaschinisten, ein Oberfunkmeister und mehrere im Rang eines Funkmaats. Das war also eine sehr hochrangige Besatzung auf **U-880**, aber nicht auf **U-518**.





Anhand dieser Frage kannst du sehen, dass die Geschichte von **U-518** und den letzten Passagieren falsch und halbgarer Bullshit ist. PIZZARRO hat mehr berichtet, aber gesagt, es müsse vertraulich bleiben. Okay, es wird im Tresor weggeschlossen.

SCHLUSSFOLGERUNGEN:
Wir haben handfeste Beweise dafür gelesen, dass Deutschland seit dem frühen 20. Jahrhundert fest in Argentinien verankert war und sich immer stärker einmischte, wie die Beteiligung der deutschen Marine und ihre Versuche, die Falklandinseln zu erobern, zeigen.

Als der Leichte Kreuzer **DRESDEN** durch die Magellanstraße flüchtete, machte der schlaue Oberleutnant zur See Wilhelm Canaris detaillierte Anmerkungen zu den versteckten Häfen entlang des Weges.



***Schleswig-Holstein**, mit klarem Anker ohne Fahrt, wahrscheinlich in der Ostsee, 1934*

Im Jahr 1938 fuhr das alte Linienschiff **SCHLESWIG-HOLSTEIN** erneut durch die Meerenge, um die Daten zu aktualisieren. Wir merken an, dass es während des Zweiten Weltkriegs in Südamerika von deutschen Agenten wimmelte und das Hauptquartier im Herzen von Buenos Aires lag.

Als Canaris bei seiner Flucht aus Chile zu Pferd über die Anden auf das kleine Dorf San Carlos di Bariloche stieß, erkannte er den Wert für eine zukünftige Zeit.

Kapitänleutnant Heinrich Garbers zeigte Martin Bormann, Großadmiral Karl Dönitz und anderen, dass es ein leichtes war, Menschen und alles andere in die stillen Buchten entlang der patagonischen Küste Argentiniens zu schmuggeln, wo es entweder keine Menschen gab oder die wenigen Menschen, denen sie begegnen würden, überzeugte, patriotische Deutsche waren. An diesem Punkt wurde Dönitz gehört, wie er sagte:
"Wir haben ein uneinnehmbares Shangri-La für den Führer gefunden."
[Diesen Satz hat er meiner Meinung nach nie gesagt. Es gibt keine Belege dafür. Siehe dafür meine Ausarbeitung am Ende des Buches.]

Meinte er San Carlos di Bariloche? Wir können es nie mit Sicherheit sagen, aber es ist sehr wahrscheinlich, dass er genau das meinte, denn dort lebte Adolf Hitler von 1945 bis 1955. Zu dieser Zeit wurde die Stadt als Urlaubsort immer beliebter, so dass Adolf und Eva sich andere, weniger bevölkerte Gegenden suchen mussten und in die Provinz Córdoba zogen.

OTTO WERMUTH - U-Boot-Kommandant

In den Jahren, in denen er Mitglied war, schrieben Kapitän WERMUTH und ich uns hin und her. In einem Brief fragte ich, ob sie Fracht transportierten und ich fragte, ob sie sich mit einem japanischen U-Boot trafen, um Personal und Waren zu transferieren.
Hier ist einer der wichtigeren seiner Briefe zu diesem Thema. Dies ist die Übersetzung seines Briefes vom 13. Juli 1990:

Lieber Mr. Cooper,
zunächst möchte ich Ihnen von Herzen dafür danken, dass Sie mir Ihre KTB-Ausgabe geschickt und mich als Ehrenmitglied ausgezeichnet haben.
In Beantwortung Ihrer Frage kann ich Ihnen klar und wahrheitsgemäß versichern, dass:
***U-530** hatte keine zusätzliche Fracht an Bord, als es am 19. Februar 45 Kiel zu seiner letzten Reise verließ. Es kam am 10. Juli 45 im argentinischen Mar del Plata an, ohne Silber oder Uran an Bord.*

Otto Wermuth
Ludwigstr.1
7080 Aalen/Wttbg.

Herrn
Harry Cooper
SHARKHUNTERS

den 13.7.90

P.O.Box 1539
Hernando,FL 336[illegible]2

Sehr geehrter Herr Cooper,

ich darf mich zuerst für die Zusendungen Ihrer KTB-Ausgaben und die Auszeichnung,Ehrenmitglied zu sein,recht herzlich bedanken.
Zur Beantwortung Ihrer Frage kann ich ganz eindeutig und wahrheitsgemäss feststellen:

"U 530" hatte auf seiner letzten Feindfahrt vom 19.2.45 auslaufend aus Kiel bis 10.7.45 einlaufend im argentinischen Mar del Plata keine Zuladung, also weder Silber noch Uran an Bord.

"U 530" hatte in dieser Zeit auch kein Treffen mit dem japanischen I-52.

Ich hoffe Ihnen mit dieser Aussage gedient zu haben und verbleibe

mit freundlichen Grüssen

Ihr Otto Wermuth

***U-530** hatte auch keine Begegnung mit der japanischen **I-52**. Ich hoffe, dass ich Ihnen mit dieser Erklärung weiterhelfen konnte.*
Und verbleibe mit freundlichen Grüßen.

____

Vieles in diesem Brief ist das Gegenteil von dem, was wir als Tatsache kennen. Zum Beispiel: **U-530** hatte Fracht an Bord - das ist Fakt; Silber oder Uran - wahrscheinlich nicht, aber es gab Ladung; **U-530** hat sich tatsächlich mit einem japanischen U-Boot im mittleren Atlantik getroffen - das ist Fakt.

Die erste und naheliegende Schlussfolgerung, die man ziehen könnte, ist, dass WERMUTH ein Lügner ist. Das ist absolut NICHT der Fall. In den Jahren, in denen ich mit deutschen Kriegsveteranen und Offizieren zu tun hatte, habe ich festgestellt, dass ihre Ehre und Ehrlichkeit immer über jeden Zweifel erhaben waren. Warum also die Diskrepanz?

Aufgrund unserer Erfahrung und unseres Wissens über das deutsche Offizierskorps ist es unvorstellbar, dass WERMUTH eine bewusste Lüge erzählt hat. Wir haben aber auch gelernt, dass ein deutscher Soldat, insbesondere ein Offizier, wenn er einen Eid geschworen hat, durch nichts aus der Ruhe zu bringen ist und seine Aussagen nicht ändern kann. Daraus und aus den Interviews, die PIZZARRO mit Hauptmann WERMUTH geführt hat, müssen wir schließen, dass er einen Eid geschworen hatte, nichts von der letzten Patrouille preiszugeben, und dass er alles mit ins Grab nehmen wird, wie so viele andere auch.

Wenn du dich an das Interview erinnerst, das PIZZARRO geführt hat (Anhang F), dann merkst du, dass WERMUTH, als die Fragen mehr wurden, als er beantworten wollte, sagte: *"Wermuth lächelte und sagte nichts mehr."*

Dieses Lächeln und Schweigen sprechen Bände. Eine ähnliche Erfahrung machten wir, als wir Details über die Operation "URSULA", die geheimen Kampfeinsätze der U-Bootwaffe im Spanischen Bürgerkrieg 1936, herausfanden. Niemand wollte etwas sagen, bis PETER HANSEN uns die ganze Geschichte erzählte und die Namen der Kapitäne, der Besatzung und der Mission nannte. Wir berichteten dann über all diese Details in unserem KTB-Magazin und mit dieser Ausgabe in der Hand zeigte Hauptmann MATTIAS BRÜNIG diese einem Freund, der mit dem Spanischen Kreuz in Gold ausgezeichnet worden war. Sein Freund hatte sich immer geweigert, BRÜNIG zu erzählen, wie er sich diesen Orden verdient hatte, bis er den Artikel in unserem KTB Magazin gezeigt bekam. Er lächelte und sagte, dass er die Geschichte bestätigen könne, wenn sie nun bekannt sei.

Dasselbe gilt höchstwahrscheinlich auch für WERMUTH. Wenn er einen Eid geschworen hat, wovon wir ausgehen, wird ihn nichts dazu bringen, das preiszugeben, was er geschworen hat, geheim zu halten. Bestimmte Tatsachen sind wahr und sein Leugnen ändert nichts daran, aber es macht WERMUTH auch nicht zu einem Lügner. Er hat einen Eid geschworen und ihn gehalten, ganz in der Tradition der höchsten Ehre eines deutschen Offiziers.

Wir haben bereits den Inhalt des Kapitulationsdokuments gelesen, das von dem zuständigen Personal bei der Kapitulation von **U-530** und seiner Besatzung unterzeichnet wurde, als sie in Mar del Plata einliefen. Das eigentliche Dokument siehst du auf der nächsten Seite.

/3

U B E R G E B U N G S A K T E

In Mar del Plata, den 10 Juli, "übergibt der Kommandant des deutschen Unterseeboots "U 530", Oberleutnant zur See OTTO WERMUTH, bedingungslos dem Kommandanten der argentinischen Kriegsmarine, Fregattenkapitän JULIO C. MALLEA das Schiff unterseinem Befehl und die Besatzung desselben nach anliegender Liste.

Del oberleutnant zur See, OTTO WERMUTH, bestätigt, dass dasUnterseeboot "U 530", dessen Besatzung ausgeschifft worden ist, sich im schwimmsicherem Zustande befindet; dass der einzigste Explosivstoff an Bord, sich in einem Torpedogegechtskopf befindet, dessen Gefechtspistole entfernt worden ist und dass sich kein Element oder Vorrichtung im Boot befindet, um das Schiff zu versenken oder ganz oder teilweise zu beschädigen.

Diese Akte, mit einliengender Besatzungsliste, wird in vier Exemplaren in spanischer und deutscher Sprache angefertigt.

Der sapnische Text wird als der einzig Gültige angesehen.-Er wird von den argentinischen und deutschen Kommandanten unterzeichnet

Mar del Plata, den 10 Juli, 1945.

Fdo: OTTO WERMUTH
Oberleutnant zur See-Otto
Wermuth-Kommandant des
"U 530"

Fdo: JULIO C. MALLEA
Fregattenkapitän Julio C.Mallea
Kommandant der argentinischen
Unterseebootsdivision.-



Das Rätsel um die Herkunft einer Äußerung von Dönitz

Nach mehrstündiger intensiver Recherche ist es mir endlich gelungen, das Rätsel um den berühmten Satz, den Dönitz gesagt habe soll, zu lösen.... Es geht um folgende Aussage:

Großadmiral Dönitz hat 1943 in einer Rede geäußert:
'Die deutsche U-Bootflotte ist stolz, ein irdisches Paradies, eine uneinnehmbare Festung für den Führer gebaut zu haben, irgendwo in der Welt.'
Oder
Nach dem Krieg äußerte Admiral Dönitz ein weiteres Mal: ***„Die deutsche U-Bootflotte ist stolz darauf, in einem anderen Teil der Welt ein Shangri-La an Land gebaut zu haben - eine uneinnehmbare Festung."***
Oder
... allein durch die organisatorische Notwendigkeit der für den Führer bestimmten U-Boot-Flotille, andernfalls seine Bemerkung im Nürnberger Prozess unverständlich bleiben würde, als er von einer ***"uneinnehmbaren Festung, von einer paradiesischen Oase inmitten des ewigen Eises"*** sprach.
Gleiches Buch:
... Deshalb kann die Absetzung des Führers aus dem Bunker der Reichskanzlei nach der ***„uneinnehmbaren Festung, der paradiesischen Oase in mitten des ewigen Eises"*** nicht übersehen werden!

Mal '43, dann '44 oder sogar nach dem Krieg...
Es folgt eine chronologische Auflistung, um den Sachverhalt etwas klarer zu gestalten.

Szabo, Ladislao, 'Hitler esta vivo', [Hitler lebt] (1947)

Hier wird kolportiert: Hitler wurde mit U-Booten in die Antarktis gebracht und hat überlebt. Der Kommandant von »U 977«, Heinz Schäffer, publizierte 1950 seinen Erlebnisbericht »U-977. 66 Tage unter Wasser«, der bis 2008 mehrmals nachgedruckt wurde, u.a. in der Heftromanreihe »Der Landser« [»Der Landser« Bd.900; »Der Landser Grossband« Bd.824]. Schäffer zu Szabós phantasievollen Spekulationen:

... Alle Behauptungen Szabos konnten natürlich einen alten Seemann längst nicht so erschüttern wie der Umstand, daß ein derartiger Unsinn in der zivilisierten Welt überhaupt gedruckt und gelesen wird. Es würde mir nicht schwer fallen, hier mit diesem Buche eines mit der morbiden Sensationslust einer kopflos gewordenen Welt spekulierenden ›Journalisten‹ Zeile um Zeile vernichtende Abrechnung zu halten, aber man soll wiederum derartige Drucksachen nicht ernster nehmen als sie es verdienen ...

Michael X - We want You! Is Hitler Alive? (1960)

Der holländisch-amerikanische Schriftsteller, Michael X, in seiner Anfang der sechziger Jahre geschriebenen Schrift, "We want you! Is Hitler Alive?", zitiert eine Rede von Doenitz, beinahe identischen Inhaltes. [Zündel, Ernst - Hitler am Südpol]
Der Inhalt dieses Heftes ist eine erfundene Geschichte und als Quelle völlig unbrauchbar.

Michael Bar-Zohar - The Avengers (1968)

Ohne Quellenangabe. Ich vermute er hat die Aussage aus dem Buch von Michael X abgeschrieben. Dieses Buch ist als Quelle äußerst fragwürdig, denn es ist voll von Polemik, antideutscher Propaganda, Lügen und Hass, so dass die eingeflochtenen Fantasien aus dem Heft von Michael X keine Glaubwürdigkeit erfahren. Wer die wahre Geschichte kennt, merkt an welchen Stellen der Jude lügt.

Mattern - UFOs, Letzte Geheimwaffe Des Dritten Reiches (1970?)

Die Phrase „uneinnehmbaren Festung" und „Shangri-La" bzw. „Paradis" tauchen hier mehrfach auf, ohne eine wirkliche Quellenangabe. Einzige Angabe ist folgende:

- Alle Erwähnungen und Andeutungen von der Rolle Grossadmiral Doenitz's sind auf Berichte in Presse und Rundfunk des Auslandes zurückzuführen. Ganz besonders aber auf das Buch„We want You! Is Hitler Alive?" by Michael X, erschienen bei Futura Press 1960, Neuauflage 1969 von Saucerian Books, Box 2228, Clarksburg, W. Va. 26 3Ol U.S.A.

Zündel, Ernst - Hitler am Südpol (1970 oder 1974)

- Michael X - We want You! Is Hitler Alive?, 1960
- Michael Bar-Zohar - The Avengers, 1968
- Mattern - UFOs, Letzte Geheimwaffe Des Dritten Reiches (1970?)

Er erwähnt auch, dass Dönitz niemals diese Äußerung getätigt haben will und dass er mit Klage gedroht hat, diese aber niemals in die Tat umgesetzt hat.

Miguel Serrano "Hitlerismo Esoterico: El Cordon Dorado" [Das goldene Band] (1978)

- Szabo, Ladislao, 'Hitler esta vivo', (Hitler lebt), 1947
- Mattern, UFOs Nazi Secret Weapon [wird nicht speziell erwähnt, aber der Name taucht im Buch auf: Skorzeny beschreibt uns außerordentliche deutsche Erfindungen und verleiht dadurch den Überzeugungen Matterns über die Flugscheiben Hitler's Gewicht.]

Landig, Wilhelm - Wolfszeit um Thule (1980)

Ohne Quellenangabe, da Romanform. Im vorherig erschienenen Buch von 1971 taucht der Satz nicht auf.

Haarmann D.H. - Geheime Wunderwaffen I (1983)

- *Szabo, Ladislao, 'Hitler esta vivo', (Hitler lebt), 1947*
- *Miguel Serrano "Hitlerismo Esoterico: El Cordon Dorado" [Das goldene Band], 1978*

Haarmann D.H. - Geheime Wunderwaffen III (1985)

- *"The Avangers" (Die Rächer), Michael Bar-Zohar, 1968*

Haarmann D.H. - Deutschland - Besetzt Wieso - Befreit Wodurch (1987)

- *W. Mattern - 'UFOs unbekanntes Flugobjekt? Letzte Geheimwaffe des Dritten Reiches?', 1974*
- *Szabo, Ladislao, 'Hitler esta vivo', (Hitler lebt), 1947*

Jan van Helsing - Geheimgesellschaften und ihre Macht im 20. Jhd. Buch 2 (1995)

Ohne Quellenangabe

Jürgenson, Johannes - Das Gegenteil ist wahr, Band 2 (2003)

- *Haarmann: „Geheime Wunderwaffen III", S. 125*

  Hier hat der Autor aber bei einem anderen Sachverhalt das Quellenbuch von *Bar-Zohar* angegeben, aber bei diesem Satz nicht. Er bezieht sich bei dem Satz auf das Buch von Haarmann.

Schön, Heinz - Mythos Neu-Schwabenland (2004)

Diese Aussage des späteren Hitler-Nachfolgers bezogen die Amerikaner auf Neu-Schwabenland. Dönitz erklärte nach dem Krieg, er habe diese Aussage nie gemacht.

Sternhoff, Gilbert - Die Dritte Macht - 1945 bis Heute (2006)

Erwähnt diesen Satz gar nicht. Auch in keinem anderen seiner Bücher

Jan van Helsing - Hitler überlebte in Argentinien (2011)

- Michael Bar-Zohar - The Avengers, 1968

M.H. - Absetzbewegung, Kriegsende und Reeducation (2012)

- *Haarmann: „Geheime Wunderwaffen III", S. 125*

Neumann, Martin - Die Reichsdeutschen (2015)

- *Haarmann: „Geheime Wunderwaffen III", S. 125*

Ich komme zu dem Schluß, dass dieser Satz eine Erfindung ist.

Das so viele Autoren diese beiden Quellen zitieren konnten, bleibt mir ein Rätsel.